С
91(98)
В 893

108392

КРОПОТКИН · ПОЛЕ

КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗЖЕ
указанного здесь срока.

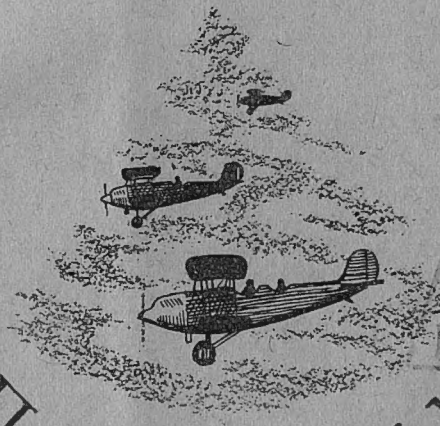
2077 27 п.

Колич. предыд. выдач. ———

Зак. 594

С91(98)
В623

МИХАИЛ ВОДОПЬЯНОВ
Герой Советского Союза



ПОЛЕТЫ

АРХАНГЕЛЬСК.
Севобласт. Библиотека
ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР ГОСУДАРСТВЕННОЙ КНИЖНОЙ ПАЛАТЫ
им. Н. А. Добролюбова
Пользоваться бережно

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

1948

2010

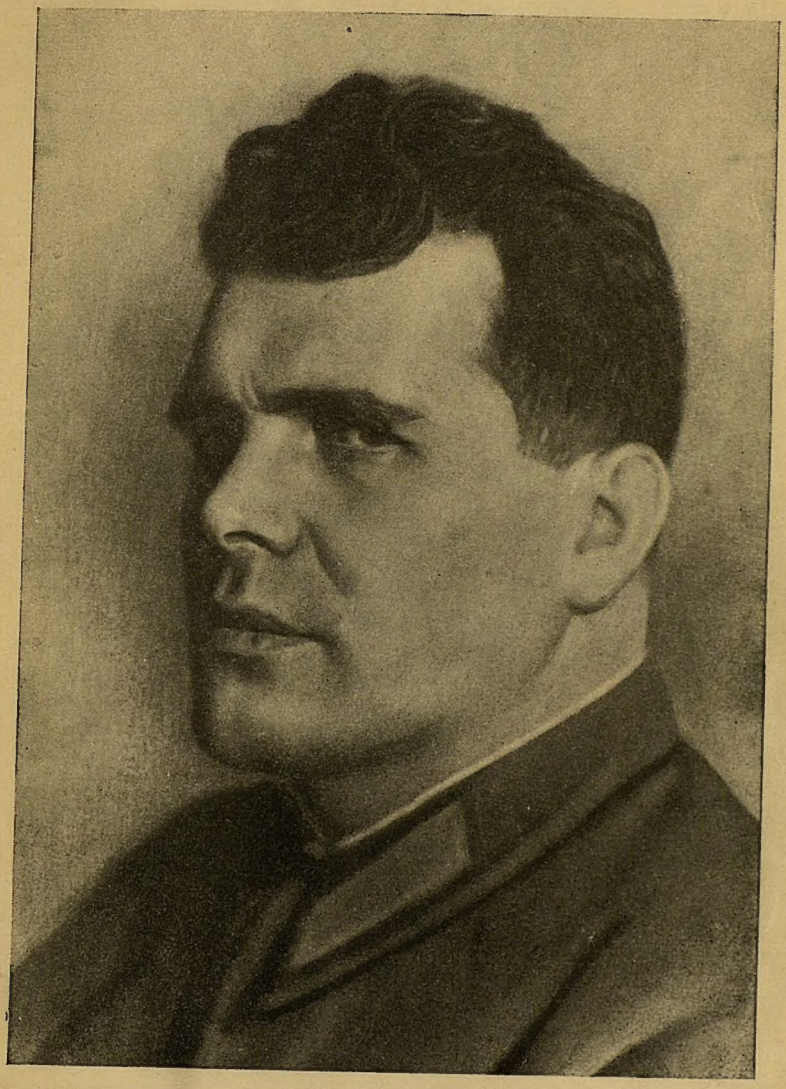
Кабинет Севера.
108392.

1966 г.

ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ • ЛЕНИНГРАД • 1937

91(98)

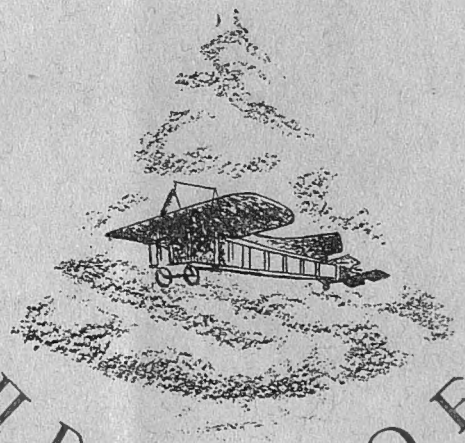
1995
2002
2010
Нейтрализация
20 10 г.



Михаил Васильевич Водопьянов
Геоой Советского Союза

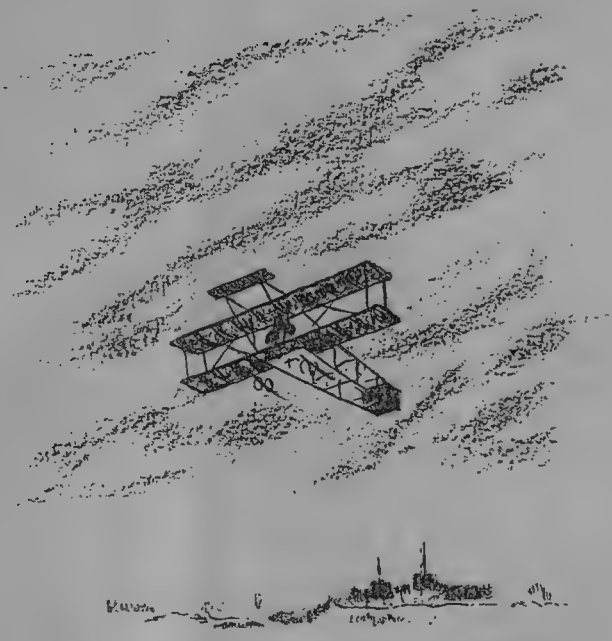
Архангельская
Областная
БИБЛИОТЕКА
им. Н. А. Добролюбова

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ



ПРОШЛОЕ

РУССКИЕ ИКАРЫ



ИЗУЧАЮЩИЙ историю авиации невольно обратит внимание на то обстоятельство, что до первых практических полетов на *самолете* (Райт в 1905 году) человеческая мысль на протяжении веков пыталась овладеть воздушной стихией *на всех* видах аппаратов тяжелее воздуха. Проектировались и строились и орнитоптеры (летательные аппараты тяжелее воздуха с машущими крыльями), и геликоптеры (летательные аппараты тяжелее воздуха, снабженные вместо

пропеллера гребным винтом) и аэропланы *одновременно*, причем, пожалуй, наибольшее внимание уделялось орнитоптерам.

Райту впервые удалось осуществить практически полет на одном из аппаратов тяжелее воздуха — на аэроплане. После этого техническая мысль устремилась по «проторенной дорожке», принялась за совершенствование этого типа аппарата тяжелее воздуха. В настоящее время мы видим *самолет*, доведенный почти до высшей формы совершенства. Остальные же типы аппаратов тяжелее воздуха остались почти в том же положении, в каком они были двадцать пять лет тому назад.

Лишь в последнее время конструкторская мысль возвратилась к своему исходному пункту и снова принялась за поиски иных форм и принципов летания. Первой ласточкой в этом направлении является автожир «А-14», построенный заводом опытных конструкций Главного управления авиационной промышленности в 1936 году. И быть может, если бы человеку удалось впервые создать не самолет, а какой-либо иной летающий тип аппарата (например, геликоптер), то в настоящее время мы были бы свидетелями того, как в воздухе свободно реяли бы мощные корабли с сотнями пассажиров, тысячами тонн груза, т. е. *все развитие авиации пошло бы по совершенно иному пути.*

Характерно, что и русская техническая мысль, придавленная тяжелым сапогом самодержавия, стремилась в свое время разрешить проблему полета на аппаратах тяжелее воздуха и развивалась по тем же трем основным направлениям: геликоптер — орнитоптер — аэроплан.

Здесь нельзя не отметить ужасающей скудости материала по истории русской авиации. О братьях Райт, об Отто Лилиентале, Луи Блерио и Анри Фармане — о людях, которые по праву считаются отцами современной авиации, — написано много книг. И в их свете кажется, что наш талантливый народ стоял в стороне от мировой дороги развития авиации, что у нас не было своих конструкторов и изобретателей, сказавших свое веское слово в этом вопросе.

Но при более внимательном исследовании оказывается, что это не совсем так. Правда, в старой России главенствовало поклонение перед всем, что носит иностранную марку; в старой России не легко было пробиться талантам. Это удалось немногим. Среди них блещет одно имя — имя создателя *теории металлических дирижаблей и межпланетных по-*

летов — Константина Эдуардовича Циолковского. Этот человек прошел тяжелый путь — путь величайших лишений, своим талантом и нечеловеческой настойчивостью пробил стену узколобой ограниченности.

Но далеко не все обладали такой исключительной силой воли. Можно только гадать, сколько талантливых людей согнулись под тяжелым гнетом безмозглого самодержавия и бросили любимую работу.

Об этих людях никто ничего не писал. Их имена не занесены в историю авиации. И у молодого человека нашей родины, пришедшего в авиацию в эпоху ее блестящих побед, в эпоху первой и второй пятилеток, может создаться совершенно ложное представление о положении вещей. Ему может показаться, что создатели *советского* типа самолетов — инженеры Калинин, Поликарпов, Ильюшин и десятки других талантливых конструкторов Советского Союза — не имели *предшественников* в своем народе, воспитаны исключительно на достижениях *иностранной* конструкторской мысли. А это далеко не так.

Чтобы не показаться голословным, расскажу здесь о нескольких почти неизвестных широкому кругу читателей «русских Икарах». Нужно пожалеть, что обо всех них до сих пор почти еще ничего серьезного не написано на русском языке: *за границей о них больше знают, чем на родине.*

Должен оговориться, что как материалом для этого мне пришлось пользоваться русскими газетами за 1906—1911 годы, рассказами первых русских авиаторов и в особенности старого авиационного работника, очевидца всех этих событий, теперь отошедшего от авиации Н. Н. Даниловского.

Прежде всего хочется рассказать о молодом изобретателе Сверчкове, который первым в царской России построил заслуживающий несомненного внимания геликоптер. Этот скромный изобретатель не докучал начальству просьбами о субсидиях и строил свое детище на собственные средства.

Его «самолет» в законченном виде выглядел так: на центральной раме установлен двухцилиндровый мотоциклетный мотор мощностью шесть-восемь лош. сил. Рядом с мотором расположено сиденье для летчика — велосипедное седло. Над сиденьем — горизонтальная плоскость, площадью в восемьдесять кв. метров. По обеим сторонам центроплана — два

гребных колеса наподобие пароходных. Они были устроены так, что при движении вперед — вниз каждая лопасть становилась в горизонтальное положение и загребала воздух, а при движении назад — вверх лопасти принимали вертикальное положение, уменьшая вредное сопротивление. По мере перехода на рабочий ход они снова становились в горизонтальное положение.

Сзади центроплана был устроен руль поворота, а спереди — наподобие длинного высовывающегося языка — руль высоты. Весь «самолет» установлен на трехколесном низкорасположенном шасси.

По словам Данилевского, видевшего аппарат, он представлял собой довольно сложный и оригинальный механизм.

Сверчков закончил постройку своего аппарата и приступил к его испытаниям летом 1908 года. Результат испытания оказался ничтожным: «самолет» смог только передвигаться на земле со скоростью быстро идущего человека. Но по тем временам это было уже большое достижение. Тогда даже трех-пятиминутный полет аэроплана в двух-трех метрах над аэродромом вызывал бурю восторгов.

Видя пренебрежительно-насмешливое отношение окружающих к своему изобретению и не имея средств для продолжения работы, Сверчков упал духом и прекратил свои опыты. А жаль! Его *геликоптер заслуживал внимания, и при надлежащей поддержке, быть может, конечные результаты работы изобретателя были бы несколько иными...*

Вскоре в том же Воздухоплавательном парке испытывался геликоптер инженера Антонова.

Геликоптер Антонова строился на механическом заводе, благодаря чему с внешней стороны производил впечатление культурной машины. На нем был установлен мотор «Аргус» мощностью в сорок пять лош. сил. Он приводил в движение большой винт—круг, диаметром около четырех метров, внутри которого были насажены гребные лопасти.

Материалом для постройки геликоптера служили исключительно сталь и железо, вследствие чего вес аппарата получился необычайно велик. Нельзя было представить себе, чтобы эта громоздкая махина могла подняться в воздух. И действительно, на испытаниях, даже при полных оборотах мотора, винт бешено вертелся, а аппарат так и не сдвинулся с места.

Убедившись в неудаче и не имея средств для дальнейших опытов, инженер Антонов передал свой геликоптер на слом тому же заводу.

Время шло. За границей уже начали производиться публичные полеты на аэропланах. В августе 1909 года во Франции была проведена знаменитая Реймсская авиационная неделя — первые в мире состязания летательных аппаратов тяжелее воздуха. Она дала весьма внушительные по тем временам результаты:

— *Анри Фарман пролетел на самолете своей конструкции без посадки сто восемьдесят километров,* поставив мировой рекорд дальности;

— *пилот Куртис на биплане своей конструкции развил скорость семьдесят три и шесть десятых километра в час,* также поставив мировой рекорд;

— *Губер Латам на моноплане «Антуанета» поставил мировой рекорд высоты,* поднявшись над аэродромом на сто пятьдесят пять метров.

Блеснул, как фейерверк, восхитивший весь мир перелет Блерио через Ламанш.

Почти в одно время с этими событиями, в России все газеты были заполнены сообщениями о работе казенного изобретателя В. В. Татаринова. За всю историю авиации царской России он был единственным человеком, получившим государственную субсидию под свое изобретение. Но — изложу все по порядку.

В 1908—1909 годах много говорилось и писалось об изобретении «аэромобиля» некиим Татариновым. Оказавшись человеком оборотистым и воспользовавшись газетным шумом вокруг своего «изобретения», он сумел заключить контракт с военным ведомством и получить аванс в размере пятидесяти тысяч рублей.

В чем состояло его «изобретение», — толком никто не знал. Все работы были окутаны глубокой тайной. Тем не менее газеты не переставали шуметь, и из отрывочных, часто противоречивых сообщений можно было заключить, что аппарат должен был представлять собой геликоптер. Газета «Россия» уверяла, что

«Аэромобиль представляет собою аппарат, ширина которого 1 метр при 2½ метрах длины и 3 метрах высоты. Внизу шасси с расположенным впереди 20-сильным легким

мотором; позади сиденье для авиатора. Далее между 4 вертикальными стальными трубами, скрепленными толстой проволокой, и фермою для поддерживающей поверхности (площадь которой — 22 кв. м.) находится передаточный механизм, над которым расположены 4 особые подъемные движущие части, — секрет изобретателя. Общий вес машины с пилотом и жидким топливом — около 370 килограммов».

Н. Н. Данилевский, работавший в то время в Воздухоплавательном парке, где Татаринову было отведено специальное помещение, подтверждает эти данные и добавляет:

«Аппарат, по мысли изобретателя, должен был двигаться при помощи винтов-крыльев или «центрифугальных пропеллеров». Принцип их устройства изобретатель тщательно скрывал, но действие их должно было заключаться в том, чтобы разрежать воздух впереди, и в это разреженное пространство он должен был стремиться с громадной скоростью. Во избежание потери энергии мотора на промежуточные передачи, колебательное движение винтам-крыльям должно было передаваться непосредственно от шатунов двигателя».

Более подробных сведений от Татаринова получить никому не удалось, — он ревниво оберегал свою тайну. Свою работу он вел чрезвычайно секретно: около мастерской, в которой он работал, постоянно стоял часовой, не пропускавший в нее никого.

Наконец наступил долгожданный срок — 22 августа 1909 года. В этот день Татаринов должен был сдать военному ведомству свой аппарат. В назначенное время генерал-инспектор по инженерной части Вернандер со своею свитой приехал в парк и направился к постройке, где работал над своим изобретением Татаринов. Открылись заветные двери. И что же представилось изумленным взорам «приемной комиссии»? Плохо оборудованная слесарная мастерская! Посреди комнаты на козелках — старенькое автомобильное шасси. На четырех углах шасси укреплены вертикально штанги с «центрифугальными» пропеллерами, сделанными наподобие детских бумажных вертушек. От мотора к «пропеллерам» намечены... ременные передачи!

Удивленный Вернандер посмотрел на это «изобретение» и спросил:

— И это все? . .

Татаринов пытался что-то ему доказать, но Вернандер молча повернулся и вышел. На другой день последовало распоряжение изгнать Татаринова из парка, что и было незамедлительно выполнено.

Вскоре в питерской «Газете-копейке» появилось сообщение о том, что «Татаринов намерен выступить с обращением к публике, в котором он подробно изложит историю своего изобретения и отметит отношение к нему военного ведомства». Однако никаких объяснений Татаринова в газетах не появилось. Военное ведомство с подозрительной поспешностью постаралось замять всю эту неприятную для него историю. Вместо Татаринова в «Речи» выступил преподаватель Военно-инженерной академии полковник Найденов, бывший членом комиссии по приемке «изобретения», с пространным объяснением, скорее похожим на оправдание горе-изобретателя перед общественным мнением. Найденов писал:

«Я и раньше не был сторонником Татаринова и вообще скептически относился к его работам. Вчерашний же осмотр работ изобретателя только показал мне, что я не ошибался. Татаринов не представил военной комиссии ничего такого, что могло бы дать надежду на скорый конец его работ по постройке аэромобиля. Он собирался демонстрировать только пропеллеры особой конструкции. Но ведь это еще далеко не летательный аппарат. Для пробы этих винтов не нужна специальная комиссия.

Вообще то, к чему стремится Татаринов, не ново. Мысль об устройстве летательных аппаратов с вертикальным подъемом — геликоптеров — неоднократно даже осуществлялась. Но аппараты эти, вследствие отсутствия устойчивости, не могли долго держаться в воздухе. В настоящее время за границей продолжают работать над этой задачей, и я уверен, что там скорее и лучше достигнут ее разрешения.

Осмотр мною работ Татаринова убедил меня также, что у изобретателя нет определенного плана. Сначала Татаринов предполагал построить аэромобиль на принципе хлопающих поверхностей. Теперь же у него последние заменены винтами. Очевидно, первоначальные предположения Татаринова не оправдались, и он ищет что-то новое. Но эти искания могут продолжаться бог весть сколько времени.

Военное ведомство поэтому и нашло нужным, раз Татаринов не мог к условленному сроку ничего показать, что

бы могло дать точное представление о его летательном аппарате, освободить себя и изобретателя от всех дальнейших обязательств.

В дальнейшем уже военное ведомство не считает себя обязанным помогать чем-либо Татаринову».

До невероятности огромная субсидия, полученная никому до тех пор неизвестным Татариновым с военного ведомства, пространные объяснения Найденова и то, что «изобретателя» так и не привлекли к ответственности за явное мошенничество, говорит по крайней мере о том, что на этом деле погрел руки не один Татаринов. Ничего не поделаешь! Уж так было заведено в царской России: огромные суммы народных денег расхищались высоко- и низкопоставленными пройдохами, а на научно-исследовательскую работу, на помощь даже талантливейшим изобретателям у министерства финансов денег никогда не находилось. Больше того! Вскоре после окончания «бума» вокруг изобретения Татаринова, которое обошлось царскому правительству в пятьдесят тысяч рублей, у него не оказалось средств на нужды отечественного воздухоплавания. 25 октября 1909 года газета «Раннее утро» сообщала:

«Особый комитет по усилению воздушного флота на добровольные пожертвования признал невозможным передать суммы, ассигнованные на постройку подводной лодки, на нужды отечественного воздухоплавания. Тем не менее сооружение воздушного флота признано комитетом одной из важнейших задач в данное время. Поэтому комитет, по словам «Биржевых ведомостей», постановил просить августейшего председателя великого князя Александра Михайловича всеподданнейше исходатайствовать разрешение комитету организовать особую подписку для сбора средств на усиление воздушного флота».

Газеты ежедневно преподносили как величайшую сенсацию все новые и новые успехи зарубежной авиации. На их страницах шло оживленное обсуждение роли авиации в будущей войне. «Русские ведомости» в пространной статье «Из хроники открытий и изобретений» прямо заявляли:

«Дирижабли и в особенности аэропланы с двух сторон угрожают современному военному строю и теперешней системе ведения военно-сухопутных и военно-морских операций. Прежде всего они в корне подорвут всю нынешнюю страте-

гию и тактику и лишат их всякого смысла и значения. Если бы, например, русская армия во время мукденского сражения располагала разведочными аэропланами (да толковым деятельным распорядительным штабом), то знаменитое обходное движение генерала Ноги, решившее судьбу 11-дневного боя и заставившее русских оставить Мукден, едва ли бы удалось да, вероятно, не было бы и предпринято. Будь во флоте Рожественского хорошие морские аэропланы с достаточно широким районом действия, — и тогда может быть не было бы и Цусимы. Хотя «Бог и на стороне больших батальонов», как говаривал Наполеон I, но не следует забывать, что в настоящее время имеются скорострельные и дальнобойные пушки и ружья, в виду которых и с такими батальонами итти напролом, пожалуй, нельзя».

Полковник генерального штаба Дистерло выступил с обширным докладом о применении управляемых аэростатов и аэропланов в военном деле. Те же «Русские ведомости», передавая этот доклад, писали:

«Изобретения Цеппелина, Лебоди, Парсеваля, Райта, Фармана и др. вносят огромный переворот в военное дело.

Управляемые аэростаты и аэропланы внесут целый ряд новых ужасов во время военных действий, и жертвы придется считать сотнями тысяч...

Желающий победить должен стараться иметь такие аэростаты и аэропланы, которые поднимались бы на возможно бо́льшую высоту и развивали бы страшную быстроту.

Только тогда можно догнать неприятеля или оказаться выше его и уничтожить.

Кроме того аэростаты должны быть снабжены легкими пулеметами, специальными ракетами и метательными снарядами.

И если теперь нужен огромный артиллерийский снаряд, чтобы уничтожить какой-нибудь десяток людей, то тогда ничтожная искра ракеты грозит безусловной гибелью и воздушному кораблю и, быть может, нескольким десяткам людей.

Вообще грядущая война будет ужасна».

Этим сообщениям и постоянным ссылкам на то, что все страны Европы тратят огромные средства на постройку дирижаблей и аэропланов, на создание авиационной промышленности, царское правительство могло противопоставить

только скандальную историю с Татариновым. И уже после того, как голос общественного мнения стало нельзя заглушить никакой цензурой, а самые умеренные газеты стали помещать материалы явно двусмысленного содержания,[1] начальник Главного инженерного управления генерал Вернандер выступил в газете «Россия» со своеобразной отповедью, сделав попутно несколько многообещающих намеков.

«У нас в России, — писал он, — дело воздухоплавания подвигается слабо, так как, за небольшими исключениями, им интересуется только одно военное ведомство. Последнее поняло, что без воздушного флота теперь нельзя не только воевать, но даже скоро может быть нельзя будет и жить. Поэтому теперь приступлено к выполнению целой программы, чтобы Россия в отношении воздушного вооружения по возможности не отставала от других держав. К сожалению, успеху этого предприятия сильно мешает положение нашей промышленности. Почти все нужное для аэронавтии приходится выписывать из-за границы. Военное ведомство два года назад сделало попытку заказать одному русскому заводу двигатели, но заказ этот почему-то до сих пор не сделали. Между тем из-за границы мы в любое время получим машины каких угодно размеров. Но, несмотря на эти неблагоприятные условия, *Россия в будущем году будет все-таки обладать если не целым флотом или эскадрой, то во всяком случае значительным воздушным отрядом.* Она будет иметь несколько управляемых аэростатов, из которых один отечественного производства, а другие на-днях прибудут из Франции. *Кроме того, в отряд войдут несколько аэропланов, постройка которых заканчивается теперь у нас в России.*[2]

Точное число этих воздушных кораблей и место их назначения, по известным причинам, не может быть пока опубликовано. Можно сказать только одно, что все это несомненно составит внушительную силу. Воздушный отряд будет пока

---

[1] В одной из газет было помещено перефразированное стихотворение Кольцова:

„Встань, проснись, мужичок,
Ведь весна на дворе,
Ведь соседи твои
Уж летают давно“...

Подчеркнуто везде мною. — *М. В*

находиться в Петербурге, в военном Воздухоплавательном парке, где для него в настоящее время строятся эллинги и сараи».

Хвастливо звучали слова царского генерала. На самом же деле Воздухоплавательному парку, люди которого работали до сих пор только с воздушными шарами, а летательных аппаратов тяжелее воздуха и в глаза не видели, было приказано в шестимесячный срок построить четыре аэроплана и один планер.

Приказано — значит нужно делать. Пригласили для технического руководства и консультации одного инженера, который недели две-три провел за границей и там мельком видел самолеты, наметили общие схемы проектов («детали будем делать по мере постройки и вдохновения») и... работа закипела.

Каков же мог быть результат от такой «основательной» организации дела? Весьма плачевный, как мы увидим ниже.

Один из строящихся аэропланов (конструкции Голубева) имел некоторое сходство с «Фарманом № 1», два (конструкции Агапова и Гебауэра) — помесь «Фармана» с «Райтом», четвертый представлял собой фантастический замысел конструктора — триплан с загнутыми и сходящимися на-нет концами крыльев.

Все самолеты были деревянной конструкции, кроме триплана, сделанного из стальных труб.

На самолеты конструкции Гебауэра и Агапова были установлены моторы Рено с воздушным охлаждением. При помощи цепной передачи они приводили в движение два толкающих винта большого диаметра и с большим шагом.

Строились аэропланы «на глазок» и «чтоб покрепче было». Все современные органы управления — рули высоты, поворота, органы поперечной устойчивости — все это было какое-то несуразное, громоздкое и в то же время непрочное и ненадежное. В результате получилось, что каждая отдельная часть самолета была сделана основательно и крепко (лонжероны, например, как бревна), зато при взгляде на собранный самолет создавалось впечатление, что все это сооружение хрупкое и ненадежное.

Чтобы иметь некоторое понятие об этих «аэропланах», достаточно сказать, что вес каждого из них был не меньше двух тонн. Как же могла взлететь такая тяжелая махина, имея мотор в шестьдесят лошадиных сил?

Постройка аэропланов двигалась очень медленно, так как детальных проектов и чертежей не было; строителям приходилось выдумывать и разрабатывать детали в процессе самой постройки.

Весною 1910 года в Петербурге состоялась первая неделя авиации, организованная Всероссийским аэроклубом. Участниками этой недели были иностранцы, за исключением первого русского летуна, талантливого Попова, летавшего на «Райте». Здесь всем видевшим в Воздухоплавательном парке аэропланы «отечественного производства» сразу бросилась в глаза вся несуразность строящихся «мастодонтов». Однако делать нечего — нужно все-таки доводить дело до конца. Но энергии и охоты строить уже ни у кого не было, так как каждому было ясно, что эти аэропланы не полетят.

Вскоре постройка двух самолетов (конструкции Гебауэра и Голубева) была закончена. Нужно их испытывать. Летать никто из строителей не умел, летчиков же, желающих испытать эти машины, не оказалось. Тогда Гебауэр решил сам приступить к испытанию своего сооружения. Запустили мотор, винты завертелись и... чудеса! Аэроплан медленно, переваливаясь с боку на бок, наехал на бугорок и развалился.

Через несколько дней была окончена сборка аэроплана конструкции Голубева. Он больше своих собратьев приближался по типу к заграничному «Фарману». Аппарат почти целиком был сделан из бамбука, вес имел небольшой, но его конструктор не сумел соблюсти чувства меры — за счет веса он пренебрег прочностью. К тому же на аэроплане был установлен двухцилиндровый мотор «Чальмерс» мощностью в тридцать пять лошадиных сил, с самодельным нецентрованным винтом.

Голубев предложил испытать свой аэроплан Н. Н. Данилевскому, а тот так хотел летать, что, предложи ему полететь на самом чорте, он и то с радостью согласился бы. Данилевский торжественно уселся на место пилота, дал полный газ мотору. От неровной работы нецентрованного винта аэроплан затрясся и медленно начал разваливаться на части...

Остальные аэропланы так и не были окончены постройкой. Всем стало ясно, что время, деньги и труд убиты бесцельно. По приказанию изобретателями не становятся. Настоящим же талантливым изобретателям не давали возможности проявить

свои способности. А ведь чудесные люди, прямо-таки самородки, были и тогда даже в Воздухоплавательном парке...

Небезынтересно упомянуть и о судьбе первого русского планера, который строился в парке одновременно с аэропланами. Он был сделан по типу планеров братьев Райт, но по весу из него можно было сделать по крайней мере два райтовских.

На дворе парка соорудили резиновую катапульту, установили на нее планер, придали рулю высоты положение «на подъем» и загрузили четырьмя мешками с балластом, так как желающих полететь на нем не оказалось.

— Руби канат! — раздалась команда инженера Березовского.

Канат перерубили, катапульта выбросила планер, но увы... Вместо того чтобы полететь в горизонтальном направлении, он устремился ввысь и через мгновенье рухнул вниз...

Так бесславно кончилась «широкая программа» строительства воздушного флота, пышно рекламированная Вернандером в «России». Чем это объяснить? Основная причина позорного краха заключалась в том, что или у колыбели русской авиации стояли одиночки и авантюристы вроде Татаринова или же изобретать и строить аэропланы в порядке приказа поручалось людям совершенно не подготовленным. Лишь после того, как авиацией заинтересовались широкие массы, эти массы выдвинули из своей среды талантливых конструкторов-энтузиастов, которые внесли много ценного и нового в дело развития не только отечественной авиации.

Чтобы хоть немного сгладить тяжелое впечатление от бесконечных неудач, являвшихся несомненным следствием насквозь прогнившего монархического строя, верный пес капитализма — печать — сбрасывает маску «оппозиции» и резко меняет тон. «Русское слово», еще вчера кричавшее об огромных затратах на авиацию в зарубежных странах, уподобляется лисице у винограда и с невинным видом помещает такое сообщение из Лондона:

«В правительственных кругах полагают, что время для массового сооружения военных дирижаблей и аэропланов при быстрых успехах аэронавтии еще не наступило. Нынешние аппараты через два года устареют.

На этом основании из военного бюджета вычеркнуто пол-

108392

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

миллиона долларов, предназначающихся на заказы летательных аппаратов».

«Россия», еще вчера захлебывавшаяся от восторга, описывая полет Де-Ламбера над Эйфелевой башней, в таких тонах описывает неумелый полет Леганье, состоявшийся под Петербургом:

«Было три полета. Правильнее, три попытки лететь. Первый раз биплан Вуазена только волочился по земле. Работал пропеллер, издавая неистовый шум, но биплан еле-еле поднялся от земли и в таком виде продержался не более нескольких секунд, а затем зарылся в землю и стал.

В публике царило возмущение, но более терпеливые убеждали толпу, что это лишь первая неудача и теперь уже Леганье полетит. Опять стали дожидаться.

Опять солдаты тащат биплан. Опять он бороздит землю. Поднимается ветер, и авиатор видимо не может установить равновесие аппарата. Того и гляди — сам вывалится из сиденья. Биплан идет совершенно боком.

Вновь неудача. Леганье не может отделиться от земли. В публике поднимается уже сильный ропот, замолчали даже и недавние оптимисты.

Неутомимые солдаты опять катят машину в самый отдаленный конец поля. Получается такое впечатление, точно Леганье может начать полет исключительно с этого злополучного места. Заметна какая-то возня около аппарата, и, наконец, его увозят, и на этот раз за перелесок, и вся процессия совершенно скрывается из глаз публики.

— Ну, теперь уже полетит! — говорили в публике.

И действительно, в воздухе вдруг мелькнул белый биплан, описал полукруг и тяжело рухнул. Как передали, свалился в болото. На этом и закончилось это торжество победителя воздуха».

Менее умные газеты начинают писать всякую чушь:

«Это (развитие авиации. — *М. В.*) будет знаменательный поворот между прочим в общественной жизни континента, в нравах и развлечениях зажиточной публики. Воздух заполнится двуногими летающими мотыльками, и царство водевиля поднимется до высот заоблачных: дамы в новых шляпках прямо солнцу навстречу лететь будут и мужчины играть за выпивкою в карты на высоте 10 тысяч метров от земной планеты». («Русское слово», 1909 год.)

Но продажной печати не удается зловонной дымовой завесой заслонить от масс блестящего взлета гения человеческой мысли. Массы начинают проявлять живейший интерес к авиации и людям воздуха. И тогда на сцену выступает испытанное средство — полиция и жандармы. Вот как описывает другой полет Леганье «Газета-копейка»:

«*Дешевые места были переполнены, дорогие — трибуны, ложи — пустовали.*[1]

Перед самым началом, около 3 часов дня, белый флаг был заменен черным.

Публика встревожилась, но недоразумение быстро разъяснилось: у одного конца ипподрома были разложены кучи песку, которые могли помешать Леганье при работе. Настроенный страшно нервно, воздухоплаватель отказывался лететь.

Через час песку уже не было, и в начале пятого часа дня выкатили аэроплан из специально для него выстроенной будки.

Первые две попытки не удались: аэроплан поднимался не выше ½ аршина. Следующие две оказались более удачными. Леганье поднялся на высоту 2—2½ сажен, продержался в воздухе секунд десять и благополучно спустился.

Публика шумно приветствовала воздухоплавателя и, прорвав цепь городовых, устремилась к аэроплану. Леганье подняли на руки и стали качать.

Очистить беговое поле удалось только при помощи вызванного наряда конных жандармов».[2]

И этот интерес дает свои результаты. В России появляются свои Икары, душой преданные делу авиации, отдающие ей весь свой недюжинный талант. И не их вина, если их прекрасные конструкции идут на слом, гниют без употребления на складах военного ведомства или крадутся энергичными дельцами из-за рубежа. В этом виновато только царское правительство с его системой мять и душить все живое, все талантливое, все умное и мыслящее, что идет от простого народа...

У нас незаслуженно забыт один из таких самородков — инженер И. Гаккель, а между тем именно ему мир обязан созданием современного самолета. Именно он первый нашел

[1] Подчеркнуто мною. — *М. В.*
[2] Подчеркнуто мною. — *М. В.*

в себе силы отрешиться от слепого копирования заграничных образцов и в конце 1910 года построил самолет оригинальной конструкции. *Его самолет в основных чертах является «прообразом» современного биплана.* Вместо отдельных тяг, соединяющих заднюю хвостовую коробку с главной, как это делалось тогда на всех заграничных бипланах (Райт, Фарман), *Гаккель впервые в мире сконструировал фюзеляж.* Он первый установил руль высоты не спереди главной коробки, а на хвосте. Вместо многочисленных стоек, соединяющих плоскости главной коробки, Гаккель поставил всего две пары расчалок, нижние концы которых служили основанием шасси, весьма простого и в то же время прочного.

В отличие от заграничных бипланов, на которых мотор с *толкающим* винтом стоял на *задней* кромке нижней поверхности, на его самолете мотор был установлен *впереди* и обладал *тянущим* винтом.

Самолет был сделан почти целиком из дерева. При весьма небольшом весе, общая площадь несущих поверхностей достигала тридцати восьми кв. метров.

В конце 1910 года пилот Г. В. Алехнович произвел на этом самолете несколько удачных полетов. Это окрылило конструктора. И несмотря на то, что он не получил никакой субсидии и помощи, он за свой страх и риск продолжал работу по усовершенствованию своей машины. Маломощный мотор «Анзани» (двадцать пять лошадиных сил), стоявший на первой конструкции, Гаккель заменил мотором «Аргус» (сорок пять лошадиных сил), вместо крыльев с искривленными концами поставил плоскости поперечной устойчивости и увеличил емкость баков для горючего.

Конструктору удалось закончить сборку нового типа своего самолета к осени 1911 года, и он собирался выступить с ним на Первом всероссийском конкурсе самолетов. Перед самым конкурсом, после каких-то переделок, Гаккелю было необходимо испытать свой самолет в воздухе. Сам конструктор летать не умел, все полеты производил пилот Алехнович. На этот раз Алехновича на аэродроме не было.

Не долго думая, Гаккель вывел самолет из ангара, опробовал мотор, энергично надвинул свой котелок на лоб и... пошел в воздух!

Конструктор довольно прилично взлетел, но высоты набрать не успел, а впереди деревья.

«Смотрим, — рассказывает очевидец этого незаурядного события Н. Н. Данилевский,—самолет свечой вздымает вверх, затем пикирует, опять выравнивается, потом валится то на одно, то на другое крыло, мечется вправо и влево. Казалось, что не Гаккель управляет самолетом, а самолет, как сорвавшийся с привязи конь, носит его над аэродромом. С замиранием сердца мы наблюдаем эту жуткую картину, будучи уверены, что сейчас ему будет «гроб». Санитарка стоит наготове. Однако Гаккель не растерялся и постепенно овладел управлением и круга два пролетел довольно прилично.

Около одного из ангаров стоял новенький, только что полученный из заграницы «Фарман-милитер». Его готовили к первому пробному полету.

Всем известно, что начинающего велосипедиста как магнитом притягивают препятствия — тумбы, столбики, камни, которые, казалось бы, он должен объезжать на почтительном расстоянии. То же самое случается и с неопытным летчиком. Гаккель на обширном аэродроме не нашел другого места для посадки, кроме стоявшего около ангара «Фармана». Он благополучно приземлился и немедленно «вмазал» в него, срезав как бритвой половину левой коробки...

Летчик разбитого «Фармана» чуть не с кулаками набросился на Гаккеля, а тот, сняв котелок, отвесил учтивый поклон и робко пытался оправдаться:

— Извините, пожалуйста, ведь я не нарочно»...

Само собой разумеется, что не поздоровилось и самолету Гаккеля. Но на следующий день, несмотря на аварию, *на Всероссийском конкурсе, где были представлены лучшие заграничные образцы, аэроплан Гаккеля взял первый приз.* Он показал скорость восемьдесят пять километров, в то время как скорость заграничных бипланов не превышала семидесяти километров в час.

Казалось, такие прекрасные летные качества самолета должны были обратить на себя внимание, нужно было оказать всяческую поддержку Гаккелю, дать ему возможность работать по дальнейшему усовершенствованию своей исключительно удачной машины. Не тут-то было! Руководители «отечественного воздухоплавания» выдали Гаккелю его приз; выполняя условия конкурса — военное ведомство приобрело его самолет и передало его в эксплоатацию в Гатчинскую военно-авиационную школу. Словом — было сделано все, чтобы

убить в зародыше изобретение, являющееся бесценным вкладом в технику самолетостроения.

Как это ни странно, но летчики весьма консервативный народ. Им всегда кажется, что тот самолет, на котором они летают, — самый лучший. Поэтому обычно летчики очень неохотно переходят на самолеты другой конструкции. Как правило, при первых полетах на новой системе самолет им не нравится, и только достаточно полетав и хорошо освоив новый самолет, они начинают хвалить его и... снова находят, что лучше этого самолета нет и не может быть машины! Так получилось и с самолетом Гаккеля в Гатчинской школе. Никто из инструкторов не выразил желания летать на новом самолете: им казалось, что лучше «Фармана» аэроплана нет. Эта присущая летчикам психологическая черточка и главенствующее в то время пренебрежительное отношение к отечественному производству («все заграничное лучше») привели к тому, что самолет Гаккеля так и не пошел в воздух.

Алехнович перегнал самолет в Гатчину, где без всякого осмотра его поставил в ангар. В это время инструктора Гатчинской школы усиленно готовились к первым маневрам с участием авиации — им было не до Гаккеля. По окончании маневров начальник школы вспомнил про новый самолет и поручил Данилевскому испытать его и дать свое заключение.

Вывели машину из ангара, стали заливать воду в радиатор, а рубашки мотора все текут. Оказывается, при приеме самолета позабыли спустить воду из мотора. При первом же морозе вода замерзла и разорвала рубашки. Запасного мотора не оказалось, заваривать рубашки тогда еще не умели, и самолет, так и не испытав, сдали на слом.

Удрученный таким бездушным отношением к своему творчеству, Гаккель прекратил свою работу. А ведь стоило его немного поддержать, и в 1914 году русская авиация вышла бы на войну не с устарелыми французскими самолетами, а с машинами собственной прекрасной конструкции, имея в тылу свою авиационную промышленность. О том, что конструкция Гаккеля была хороша, свидетельствует тот факт, что Германия выступила на фронт с аэропланами, в основных чертах поразительно схожими с самолетом Гаккеля («Альбатрос», «Румплер»). Эти машины славились, и русский летчик, получивший как награду пленный немецкий самолет, считал себя счастливым...

В этом же году построил свой первый летательный аппарат тяжелее воздуха студент Киевского политехникума Сикорский. Аппарат Сикорского был лишен плоскостей и снабжен двумя парами пропеллеров, укрепленных на вертикальной оси. Мотор — двадцать пять лошадиных сил. Грузоподъемность — девять пудов. Вес — четырнадцать пудов.

Этот аппарат — геликоптер, которому, впрочем, так и не суждено было оторваться от земли, был первой работой талантливого и упорного студента, впоследствии получившего мировую известность конструктора первых в мире тяжелых воздушных кораблей «Русский витязь» (1913 год) и «Илья Муромец» (1914 год).

Вслед за неудачей своего геликоптера Сикорский строит свой первый *самолет* — небольшой биплан деревянной конструкции. Также как и Гаккель, Сикорский при постройке своего самолета отрешился от подражания заграничным образцам. Его первый самолет оригинальной конструкции имел неплохие летные качества. Впоследствии он сконструировал несколько настолько хороших самолетов, что один из них даже состоял на вооружении. Пробить стену рутины военного ведомства редко кому удавалось!

В дальнейшем Сикорский, увлекшись постройкой своих воздушных кораблей, перестал уделять внимание легким самолетам.

Наиболее талантливым и плодовитым изобретателем того времени несомненно был Сергей Алексеевич Ульянин. Об его разнообразных изобретениях следует рассказать подробнее.

С. А. Ульянин начал свою воздухоплавательную службу в 1905 году командиром Варшавского воздухоплавательного отделения. Это был в высшей степени работоспособный, неутомимый человек, и, тем не менее, продвигать свои многочисленные изобретения ему удавалось плохо. Этому мешали недоверчивое отношение ко всему новому со стороны начальства и некоторые особенности характера самого изобретателя. Он был несколько нерешителен, медлителен, заикался, а главное — всюду и всегда опаздывал.

Талант Ульянина был многогранен и разнообразен. Кажется, не было той отрасли в авиации, куда бы он не внес своих усовершенствований.

В 1905 году, во время русско-японской войны, он сконструировал подвижную змейковую станцию для подъема на-

блюдателей. В отличие от существовавших в ту пору змеев (Харгрева, Поморцева, Кузнецова) змеи Ульянина были весьма портативны. Двадцать штук их свободно укладывалось в одну двуколку. В собранном виде змей представлял собой коробчатую систему с мягкими коробками треугольного сечения и эластичными крылышками, которые автоматически регулировали натяжение троса при сильных порывах ветра. На сборку змея требовалось не более одной минуты, а на приведение в боевую готовность всей станции — не более пятнадцати минут.

Для подъема наблюдателя, в зависимости от силы ветра, требовалось от семи до одиннадцати змеев. Змеи обладали большой устойчивостью в воздухе. Наблюдателям удавалось на них подниматься до высоты двести метров. При сильном ровном ветре на змеях Ульянина можно было поднимать четырех пассажиров, и при этом никогда не было ни одного несчастного случая.

Первые опыты оказались настолько удачны, что командование армиями на Дальнем Востоке заинтересовалось змеями, приказало сформировать несколько змейковых станций и направить их в действующую армию. Но пока станции изготовлялись и испытывались, был заключен Портсмутский мир, и надобность в них миновала. О змеях вскоре забыли, и они мирно дожили свой век на складах военного ведомства.

В настоящее время, в связи с широким развитием парашютного спорта в нашей стране, не мешало бы вспомнить и о воздушных змеях Ульянина. Этот вид воздушного спорта несомненно содействовал бы «приучению к воздуху» нашей молодежи и тем самым способствовал усилению воздушной обороны страны.

Одновременно с работой над змейковой станцией для подъема наблюдателей Ульянин сконструировал змейковую аэросъемочную станцию и разработал собственные методы аэросъемки.

Кто из нас в детстве не запускал змея и не отправлял по нитке «телеграмм», т. е., попросту говоря, кусочков бумажки, которые по нитке ветром гнало к змею? Детская «телеграмма» и послужила принципиальной основой аэросъемочной станции Ульянина.

Сущность его оригинальной и остроумно выполненной змейковой аэросъемочной станции сводится к следующему.

На тонком стальном тросике запускается змей, удерживаемый с земли ручной лебедкой. На тросик снизу подвешивается легкая тележка на двух колесиках. На тележке смонтированы: велосипедный насос, соединенный резиновой трубкой с затвором фотоаппарата; электромагниты от электрического звонка; сухая батарейка от карманного фонаря и максимальный анероид. Внизу тележки укрепляется под необходимым для съемки углом фотоаппарат. Тележка снабжается парусом, который в нужный момент действием спиральной пружины сворачивается в трубку.

Процесс аэросъемки производится так: максимальная стрелка анероида ставится на ту высоту, с которой нужно произвести съемку, развертывается парус, своими нижними концами прикрепляется к особым зацепкам. Под действием ветра прибор, как «телеграмма», мчится по тросику к змею. На заданной высоте стрелка анероида подходит к максимальной стрелке. Происходит замыкание тока. Воздушный насос приводит в действие затвор фотоаппарата. Одновременно с этим концы паруса освобождаются от зацепок. Под действием пружины парус свертывается, и тележка с фотоаппаратом под влиянием собственной тяжести возвращается к лебедке. Меняют кассеты, и процесс съемки повторяется снова и снова.

При испытаниях для съемки применялся особый фотоаппарат конструкции Ульянина. В обычный фотоаппарат он вмонтировал небольшой анероид и сферический уровень. Это давало возможность одновременно со съемкой фиксировать на пластинке высоту, с которой снята фотография, и угол наклона фотоаппарата. Пользуясь этими данными, Ульянин разработал весьма простой, но оригинальный графический способ определения расстояния до любого пункта в границах фотографии и развертывания снимков в фотоплан. Этот способ неоднократно проверялся на практике и всегда давал блестящие результаты.

Н. Н. Данилевский рассказывает, что на артиллерийских маневрах под Варшавой Ульянину удавалось при помощи походной лаборатории в течение десяти — пятнадцати минут после первого выстрела точно определить по изготовленному снимку расстояние до закрытой с земли цели и готовить точные данные для стрельбы на поражение.

Каждый здравомыслящий человек скажет: «Раз этот оригинальный аппарат показал такие блестящие данные при испы-

тании — нужно немедленно использовать его». Не тут-то было! Дальше признания положительных результатов первых опытов дело не двинулось. Несколько готовых аэросъемочных станций Ульянина так и остались гнить на складах без применения...

В 1908 году Ульянин построил модель самолета своей оригинальной конструкции. Модель представляла собой биплан, по желанию превращающийся в моноплан снятием нижней плоскости. По внешнему виду модель напоминала современный самолет-«блоху».

На одном из заседаний Высшего технического общества в Петербурге Ульянин демонстрировал свою модель. Она плавно описала в зале заседания полный круг и вернулась ему на руки. Это произвело большое впечатление на маститых членов общества. Однако Ульянину не удалось построить настоящий самолет, так как он не встретил никакого содействия. Дальше слов и похвал дело не пошло.

Из всех многочисленных изобретений Ульянина — этого русского Эдисона — безусловно наиболее выдающимся и ценным был сконструированный им прибор для управления самолетом на расстоянии.

Над этим прибором он работал несколько лет, начиная с 1907 года. Много помех и неудач стояло на его пути, но, не падая духом при неудачах, Ульянин в конце концов добился своего, и в 1915 году прибор был готов.

Он представлял собой весьма сложный механизм с большим количеством зубчиков, шестеренок и передач. Душой прибора являлось необычайно чувствительное реле — гордость изобретателя. К сожалению, в печать того времени не проникло никаких подробностей об этом приборе, и трудно сказать что-либо о его устройстве. Ясно только одно, что он был построен на принципах управления самолетом на расстоянии при помощи электромагнитных волн.

Характерно, что к изобретению Ульянина, имевшему чрезвычайно большое значение для авиации, авиационное руководство царской России осталось совершенно равнодушным. Прибором неожиданно заинтересовалось морское ведомство и предложило изобретателю продемонстрировать его специальной комиссии. Демонстрация состоялась, и результаты ее произвели ошеломляющее впечатление на комиссию. Очевидец этого события Н. Н. Данилевский рассказывает:

«Было от чего притти в восторг! Прибор Ульянина, установленный на небольшой трехколесной тележке, по заданию членов комиссии производил всевозможные эволюции: делал круги, восьмерки, разные кривые, подъезжал по заданию к любому члену комиссии. Изобретатель управлял своим удивительным прибором, не сходя с места. Он играл на корнет-а-пистоне. В зависимости от высоты звука, а следовательно и от частоты его колебаний, имеющий чрезвычайно чуткое реле прибор производил те или иные эволюции.

Я был довольно хорошо знаком с Ульяниным. Мы оба в то время служили в Воздухоплавательном парке. После окончания демонстрации я спросил у него: «Почему вашим прибором интересуется морское ведомство? На что он ему нужен?» Ульянин указал мне на несколько возможных случаев применения его прибора, из которых врезались в память два:

— Вообразите, — говорил он, — что идет морской бой. Эскадра в бою растягивается на десяток километров, и в силу этого управление артиллерийским огнем весьма затруднено. Теперь представьте себе, что по ходу боя нужно дать одновременный залп из всех пушек эскадры по какой-нибудь цели. Мой прибор даст возможность это осуществить. Каждое орудие снабжается прибором. Управление ими сосредоточивается на флагманском корабле. Достаточно нажать кнопку на флагмане, и все 12-дюймовые орудия эскадры одновременно автоматически поворачиваются по направлению к цели. Нажатием другой кнопки все орудия принимают необходимый угол возвышения. Нажимается третья кнопка, и со всех кораблей раздается залп. Сотни тонн раскаленного металла выбрасываются одновременно, в одно мгновенье уничтожая заданную цель...

— Вот вам второй пример, — продолжал Ульянин.—В настоящее время почти весь немецкий флот стоит в Кильской гавани, вне досягаемости для флота союзников. Мощные укрепления и минные поля надежно охраняют его. Мой прибор даст возможность, если не совсем уничтожить, то нанести большую потерю неприятельскому флоту. Это можно сделать так. На маленькую автоматическую подводную лодку-торпеду устанавливается прибор. На верхней части лодки укрепляется небольшой, но мощный прожектор, бросающий тонкий луч прямо вверх. Где-то на большой высоте летит самолет, и летчик с воздуха при помощи моего прибора управляет лод-

кой-торпедой. Ночью летчик ясно видит светящуюся в воде точку прожектора на торпеде, проводит ее через минные поля, вводит в гавань и направляет на тот или иной боевой корабль. В результате корабль потоплен, а самолет спокойно возвращается домой».

Вскоре после демонстрации морское ведомство начало переговоры с Ульяниным о покупке его изобретения. Изобретатель назначил цену: девяносто тысяч рублей. Морское ведомство не нашло преувеличенной эту сумму, согласилось ее выплатить. Началась обычная волокита по оформлению сделки. А пока суть да дело — «обиженное» таким неожиданным оборотом дела руководство военной авиации, в распоряжении которого находится Ульянин, постаралось поскорее избавиться от него. Ульянина назначили приемщиком авиационного имущества в Англии. Время военное — ему ничего не остается делать, как подчиниться. Забрав с собой свой прибор, он уехал в Лондон и... продал свое изобретение «союзникам». Несколько лет спустя, кажется в 1919 или 1920 году, в газетах промелькнуло сообщение о том, что в Англии ведутся удачные опыты управления самолетом при помощи радио. Очевидно, речь шла о приборе Ульянина, безвозвратно потерянном для России...

Дальнейшая судьба С. А. Ульянина неизвестна.

Косность и инертность авиационного руководства царской России были изумительные. Н. Н. Данилевский, бывший не один год инструктором Гатчинской авиационной школы, рассказывает, что ему лично неоднократно приходилось производить испытания многих ценнейших изобретений безвестных авторов. Несмотря на хорошие результаты испытаний, изобретения не реализовывались. Например, в 1913 году он произвел испытание действия пулемета в полете, доказав полную возможность стрельбы с самолета. И все же в 1914 году русские летчики пошли на войну, имея на вооружении револьвер Наган или, в лучшем случае, автоматический пистолет Маузера. В 1913 году в школе производились удачные опыты по испытанию первого русского парашюта системы Котельникова. Опыты были доведены до сбрасывания с самолета на парашюте пятипудового манекена, причем парашют действовал абсолютно безотказно. И все же в начале империалистической войны русская авиация не имела парашютов не только на самолетах, но и на змейковых аэростатах. Это стоило жизни ты-

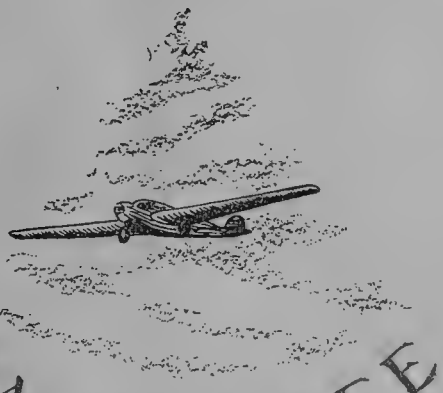
сячам наблюдателей. Неприятельские летчики довольно удачно «охотились» на русские аэростаты, и наблюдателю, сбитому с «колбасы», оставалось выбирать одно из двух: или сгореть вместе с аэростатом, или же выброситься из корзины. Результат же был один — смерть...

Периодом 1905—1911 годов заканчиваются неудачные попытки создать свои отечественные самолеты. С 1911 года до Октябрьской революции русские конструкторы, наученные горьким опытом, уже не пытались итти против течения и занимались копированием французских самолетов. Исключение представляют два выдающихся конструктора — Сикорский и инженер Григорович. Последнему удалось сконструировать летающую лодку, построенную на заводе Щетинина в 1911 году — в то время, когда за границей еще не имели понятия о летающих аппаратах подобного типа.

Прошло двадцать пять лет. Теперь наша техника — не только авиационная! — стоит на недосягаемой высоте. Наша авиация начинает вызывать зависть у капиталистических стран. Мы имеем свою могучую авиационную промышленность, дающую высококачественную продукцию.

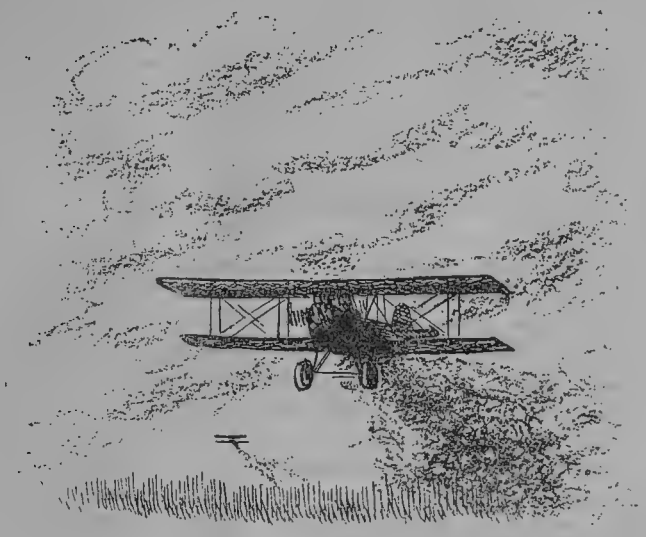
Мы знаем, какой заботой и вниманием пользуются изобретатели в нашей стране, как легок и радостен их путь. Но, не зная прошлого, мы не сможем понять настоящего. Не к лицу нам забывать о том тернистом пути, который в проклятом прошлом был уделом талантливых людей; забывать о том, сколько напряженного труда, разочарований и обид приходилось переносить этим безвестным людям, несмотря на тысячу преград все же двигавших вперед дело авиации...

ЧАСТЬ ВТОРАЯ



НАСТОЯЩЕЕ

ПУТЬ В АВИАЦИЮ



В 1917 году в Липецке и в нашем селе появились большевики. Они говорили, что все должно принадлежать трудящимся: земля — крестьянам, заводы и фабрики — рабочим.

На моих глазах разоружали городовых. В них бросали ледяшками. Я тоже бросал, но смысла событий не понимал. Городовых я не любил за то, что они разгоняли хороводы.

Прошло года полтора. Как-то раз я работал с отцом: чинили крышу сарая. Я сидел наверху, принимал солому, отец подавал. Вдруг слышим шум. Отец говорит:

— Вон летит аэроплан.

Я так задрал голову, что чуть не свалился с крыши.

— Вон люди сидят, — заорал я, — вон они — на крыльях!

После я узнал, что на крыльях стояли не люди, а моторы; два на каждом крыле. Самолет этот был тогдашний гигант воздушного флота — четырехмоторный «Илья Муромец».

Потянуло меня на аэродром. Назавтра я пошел туда, но посмотреть на аэропланы не удалось — без пропуска не пустили. Зато я узнал, что можно поступить обозным в дивизион воздушных кораблей. Принимали только красноармейцев. Я пошел в город. В Липецком военном комиссариате мне сказали:

— Если хочешь поступить добровольцем в Красную армию, то дай подписку, что будешь служить шесть месяцев.

Я готов был дать подписку хоть на шесть лет. Мысль о том, что меня берут в армию, что я ухожу наконец из опостылевшего села, — была огромной радостью.

27 февраля 1919 года я был принят добровольцем в Красную армию, в дивизион воздушных кораблей «Илья Муромец». С этого дня началась для меня новая жизнь.

Сначала мне поручили подвозить бензин к самолету. С лошадьми я обращаться умел. Скоро получил повышение — назначили командирским кучером.

Меня тянуло к машинам. Когда запускали мотор, я придерживал крыло самолета, помогал рулить. Когда самолет садился, бежал навстречу, помогал летчику поставить машину на место.

Командиром отряда был летчик Насонов. В июне 1919 года отряд готовился на фронт против Мамонтова — под Борисоглебск. Потянуло меня на фронт, стал просить командира, чтобы он взял меня с собой. Насонов обещал.

Придя домой, я сообщил отцу, что уезжаю на фронт. Он начал кричать и велел немедленно уходить со службы, так как начиналось лето и работы дома было много.

Я все же уехал с отрядом.

В то время деревня еще не видала самолетов. Помню, как наши «Муромцы» появились над селом Кензино. Выбежали старики, старухи, бросились на колени: «Свету конец пришел, нечистый прилетел!..» С самолетов бросали листовки. Бросали большими связками. Впоследствии нам рассказали смешной случай. Когда полетела одна из связок, кто-то из дере-

венских крикнул: «Ложись, бомба!» Легли, замерли, ждут — когда взорвется бомба, а она не взрывается. Долго все боялись встать, но потом кто-то подкрался из-за угла и выглянул, «Что такое?.. Да это не бомба, а пачка бумаги!»

★

В мае 1920 года мы выехали на Украину против Врангеля. Возглавлял оба отряда сам командир дивизиона товарищ Ремезюк.

Ехали в город Александровск. Я уже был помощником шофера. Шофер был мною очень доволен, но учить управлять машиной не хотел. Учился управлять я сам.

Когда покончили с Врангелем, поехали мы в Москву. Я стал работать с другим шофером — товарищем Лященко. Хороший был шофер! Он меня и научил по-настоящему водить машину.

В начале 1921 года я сдал экзамен, получил права и стал ездить по Москве самостоятельно. Начал работать шофером в «Промвоздухе».

Жить было негде. Все мои вещи помещались в одном чемодане. Две ночи в Петровском парке ночевал. Полночи грелся, бегая вокруг чемодана, а полночи спал. На третью ночь разыскал товарища Бассейна—старшего моториста, с которым провел почти всю гражданскую войну. У него семья: жена и ребенок. Квартира неважная, но получше той, что была у меня в парке. Спал я на полу.

Однажды товарищ Бассейн рассказал мне, как он чуть не стал летчиком.

— Собрал я, — рассказывал Бассейн, — старый самолет «Вуазен». Склеил, где порвано было, подправил мотор. Машина неказистая с виду, но летать можно. Попросил летчика-инструктора испробовать «Вуазена» в воздухе. Тот согласился, но день ото дня оттягивал. Я даже посмеялся: «Ты что, боишься, что развалится? Не бойся, хоть самолетишка драный, но он прочный». Предлагаю еще нескольким молодым летчикам, но те что-то жмутся. Тогда я им заявляю, что испробую машину сам... Надо мною посмеялись: «Ишь летчик какой нашелся».

«У меня был помощник Ефимушка, я ему и говорю: «Полетим сами, а то их не дождешься». — «В чем дело, — отвечает, — полетим».

«Пошли на аэродром, вывели самолет, запустили мотор. Мотор работает хорошо, а впереди Ходынка — огромное ровное поле. Порядки тогда на Ходынке были такие — поднимались кто откуда хотел. Общего старта не было. Только при сильном ветре разбивался старт и выкладывали «Т»[1] для посадки против ветра. Ну, а мы прямо от палатки решили подняться. Сели. Дал полный газ — и не заметил, как оторвались. Машина стала крениться. Не соображу, что делать. Но машина настолько ленива, что вполне хватило времени сообразить. Стал выводить из крена, — вышла, пошла прямо. Нажал левой ногой — идет влево. Осмелел. Поворот начал делать с маленьким креном, а Ефимушка толкает меня: «Дай поуправлять». — «Постой, — кричу ему, — я и сам еще не умею, а ты уж инструктора из меня хочешь сделать». Сделал два или три круга над Ходынкой, стал садиться, сел благополучно. Подрулил к палатке, — никого нет. Поставили машину, пошли в дивизион. Я стал рассказывать о своем полете. «Машина, — говорю, — ведет себя в воздухе хорошо». Товарищи смеются. Никто не верит. «Что ж, повторю, если не верите». На другой день утром иду к Ефимушке и говорю: «Пойдем, полетаем еще». В это утро летало много школьных машин. Они мне помешали при взлете, но все же я взлетел хорошо. Летая, я не заметил, как оказался над Башиловкой, где помещался наш дивизион. Там смотрят, — машина дивизионная. Кто же летает? Летчики все здесь, а машина в воздухе. Побежали на аэродром, а я как раз сажусь. Первым долгом осмотрели машину. Старший механик спрашивает: «Кто летал на «Вуазене»? — «Я, — отвечаю, — а что?» — «Кто тебе разрешил?» — «Я же говорил, что попробую сам, ну вот и попробовал...»

Рассказы Бассейна меня волновали. У меня тоже была мечта — летать! Но до этого было еще далеко. Только один раз, — летом 1925 года, — я вылетел с летчиком Тимошевским на самолете с двойным управлением. Тимошевский разрешил мне чуточку поуправлять машиной в прямом полете. С тех пор овладело мною неодолимое желание — летать самостоятельно. Я был уверен, что своего добьюсь.

Вскоре я перешел в Добролет работать по ремонту моторов.

---

[1] Посадочный знак, указывающий место посадки и направление ветра.

Бригадиром был у нас Федор Иванович Грошев, известный по своим полетам на севере с летчиком Бабушкиным.

Работа мне понравилась, люди — тоже, и через шесть месяцев я стал мастером. Бортмеханики были всегда довольны моими моторами.

Лучшим бортмехаником тогда считался у нас Иван Васильевич Михеев. В свободное от полетов время он никогда не ходил без дела, а приходил к нам, в моторную, смотрел, как мы ремонтируем моторы.

В Добролете ему доверили лучшую пассажирскую машину. И было за что! Он отличался знанием своего дела, знанием самолета, особенно — мотора. Он любил мотор, интересовался всякой мелочью. Он не только хотел знать теорию, не только умел хорошо ухаживать за мотором, но также хорошо сам лично ремонтировал его в любых условиях. Было у Михеева и одно слабое место — он не умел шабрить подшипники. Но он стремился знать все, что относится к его специальности, ничего не упускал — решил научиться и этому. И он добился своего в те дни, когда работал у меня в бригаде. Мы сдружились.

Прихожу однажды на аэродром, встречаю там возле машины Михеева. Он прогревал мотор, готовясь к полету. Я попросил его взять меня на самолет прокатиться.

— Что ж, садись, — разрешил Михеев.

Для меня было большим наслаждением подняться второй раз в жизни на самолете. В кабинке передо мной сидели Поляков и Михеев. Я увидел через окошечко, как летчик сделал знак бортмеханику, чтобы тот взял штурвал. Михеев выполнил приказание. Самолет шел так же. Я не почувствовал разницы в управлении самолетом. Михеев уже тогда был настоящим летчиком.

Но работать вместе с ним пришлось недолго: успели отремонтировать всего два мотора. Весной 1925 года, овладев до конца техникой своего дела, я перешел на линию, стал бортмехаником. Меня послали на Северный Кавказ с отрядом по борьбе с саранчой. Михеев тоже пошел бортмехаником в великий перелет Москва — Пекин. Все мы, знавшие Михеева, как один ревниво следили за его перелетом. И он вышел из него с честью: за весь перелет у самолета Михеева не было ни одной минуты, ни одной секунды задержки из-за мотора!

Осенью мы оба вернулись в Москву. Мы — механики — приступили к ремонту своих самолетов, а Михееву разрешили учиться летать. В 1926 году он стал летчиком, а я пошел к нему бортмехаником. Да и не было в то время такого бортмеханика, который не хотел бы с ним работать!

Ни разу я не видел Михеева праздным. То сидел он над картой, то копался в самолете, то вычерчивал кривые. Он не пил и не курил. За десять лет, которые я его знал, я ни разу не видел Михеева выпившим. Он никогда не порол горячки, не спешил, никогда не вылетал, не проверив мотора.

Вскоре Михеева назначили командиром авиаотряда по борьбе с саранчой, и мы вылетели в Дагестан. Оба молодые (он пилотом, а я бортмехаником работали первый год), мы все же перевыполнили данное нашему экипажу задание и вышли на первое место из всех отрядов, работавших в это время по борьбе с саранчой. Это благодаря тому, что Михеев, летая, никогда не считался ни с какими трудностями и усталостью.

Хорошо летал Михеев! Перед каждым полетом он умел предусмотреть всякую мелочь. Например, я помню такой случай. На борьбе с саранчой нам пришлось работать в тридцати километрах от места своей основной базы. Однажды Михеев увидел маленькую трещину на колесе самолета, которой никакой бортмеханик, никакой летчик, может быть, не придали бы значения. Но Михеев отставил полет и послал на базу верхового за новым колесом. Он был врагом сомнительного полета. Он был врагом лихачества и хулиганства.

Стоит рассказать, как морят саранчу с самолета.

Делается это так.

Устанавливают на самолете специальный прибор — аэропыл — и насыпают в него ядовитый порошок. Самолет летит на указанную летчику площадку. С двух сторон зараженного поля стоят сигнальщики с семафорами в руках. Семафоры белого и оранжевого цветов. Эти семафоры летчик видит очень далеко. Он должен лететь с одного на другой, выбрасывая порошок. Пролетая над семафорами, летчик делает разворот. В это время сигнальщики отходят в сторону на сто метров. И так каждый раз.

Саранчу с самолета видно хорошо. Там, где ее нет — зеленые пятна, а там, где ползают кулиги — зелень с бордовым оттенком.

Пролетаешь над такой кулигой, открываешь аэропыл, а когда возвращаешься на это же место через несколько минут, видишь, что саранча расползлась, освободив кусок зеленого поля. Яд гонит саранчу и убивает ее.

За день самолет может запылить такую площадь, для запыления которой наземным способом потребовалось бы 350 лошадей и 3500 человек. К тому же наземным способом не везде можно бороться с саранчой. В плавнях есть такие места, где человеческой ноги еще не было, а саранчи бывает там очень много.

Авиационный способ борьбы с саранчой показал хорошие результаты. Сначала научные работники не верили в него. На всякий случай расставили садки на площади, только запыленной ядом, и скоро убедились, что смертность саранчи стопроцентная.

За хорошую работу в плавнях летно-технический состав нашего отряда наградили грамотами и значками активиста. Наградили и меня.

Михеев быстро стал известным летчиком и в Добролете и во всей гражданской авиации нашей страны. Он завоевал себе такой же авторитет, какой имел будучи бортмехаником. Ему первому стали поручать лучшие тяжелые машины.

В 1927 году были получены из Германии новые самолеты «Ф-13». Их доверяли исключительно опытным и хорошим летчикам. В это время стало известно о несчастном случае с учительницей Громцовой на Дальнем Севере. Нужно было срочно оказать ей помощь. Летчиков тогда было уже много. Но такая машина и такой ответственный полет были доверены только Михееву. В труднейших условиях — борясь с пургой, пролетая по неизведанной трассе над сплошной тайгой — Михеев блестяще выполнил задание и оказал учительнице необходимую помощь. Не было такого задания, которого Михеев не выполнил бы.

Мы, летчики, молодые и старые, откровенно говоря, завидовали его способностям, завидовали тому, что у него никогда не было аварий.

В 1931 году Михеев первым в гражданской авиации начал летать на пятимоторном самолете «ПС-14». Он был командиром этого самолета. Он первый, после Героя Советского Союза Громова, вместе с летчиком Журовым, стал летать на восьмимоторном самолете-гиганте «Максим Горький».

Трагический случай 18 мая 1935 года вырвал из рядов наших летчиков всеми любимого товарища. Воздушное хулиганство вырвало из наших рядов Михеева и его пассажиров — лучших людей, лучших ударников, лучших сынов нашей родины. Лихачество надо ликвидировать раз навсегда. Пусть это послужит летчикам, особенно молодым, большим уроком! Надо добиться безаварийной работы.

Я СТАЛ ЛЕТЧИКОМ

В 1928 году меня как бы повысили — перевели на фотосъемку. Я получил новый самолет «Фоккер С-IV» с мотором «М-5». Новый мотор был гораздо сложнее, чем старый. Летчиком был товарищ Жиркович. [1]

При перелете я заметил, что Жиркович часто накачивает ручным насосом воздух в бензиновый бак. Моторная воздушная помпа работала плохо. Когда накачивают ручным насо-

---

[1] Жиркович трагически погиб осенью 1935 года во время катастрофы с новым самолетом „ЗИГ-1", который он испытывал.

сом, самолет меняет свое направление и теряет или набирает высоту. «Как же, — подумал я, — он будет летать с фотосъемщиком, где требуется прямой полет на определенной высоте, если у него не работает моторная помпа?» Пока мы долетели до Венева, я мысленно переделал бензиновую магистраль. Вместо воздушной помпы я решил поставить бензиновую шестеренчатую помпу. Такая помпа была у меня в запасных частях. В Веневе я осуществил свой замысел. Помпа качала бензин из главного бака в верхний, откуда он поступал в мотор самотеком.

После первого полета с переделанной бензиновой системой Жиркович похвалил меня. Вскоре по моей схеме перестроили все самолеты «Фоккер С-IV», работавшие на почтовой линии Москва — Иркутск. И тут сбылась моя мечта: в виде поощрения мне, как хорошему механику, разрешили учиться летать. Но сразу же возникло препятствие и как раз там, где я его меньше всего ожидал. На нашем аэродроме не оказалось учебного самолета «БИ». Не было также и «У-1 Авро». Был только «Конек Горбунок» — самолет чрезвычайно сложный. На нем нельзя было учиться летать. Тем не менее я решил попробовать. Снял с одного «Конька Горбунка» аэропыл, поставил второе управление. Уступая моим просьбам, Борис Андреевич Иванов пролетел со мной на этой машине раза два, но без специального разрешения гражданской инспекции продолжать занятия не стал.

Обидно было бросить учебу после столь счастливого начала, но ничего не поделаешь. Пришлось ждать, пока снова подвернется счастливый случай. В то время начать летную учебу даже мне, не один год проработавшему в авиации, было не так легко, как теперь...

«Счастливый случай» скоро подвернулся. В наш отряд прислали несколько учебных самолетов «Авро» для того, чтобы мы выяснили возможность их использования для борьбы с саранчой. Дело новое. Нам долго не удавалось установить аэропыл на новой машине так, чтобы она не потеряла своих летных качеств. Когда же наконец аэропыл был установлен, итти в экспедицию не было никакой надобности: другие и без нас давно покончили с саранчой. И тут я решил вторично попытать счастья. Прихожу к директору Добролета, докладываю:

— У нас есть учебный самолет «Авро». Разрешите мне

в нерабочее время снять с него аэропыл, поставить второе управление и учиться на нем летать. Весной, когда самолет понадобится, я берусь сам поставить аэропыл обратно.

Разрешение было получено. Я с энтузиазмом принялся за оборудование своей машины. Мне помогали товарищи по работе, тоже бортмеханики, Осипов и Камышев. Мне удалось их обоих втянуть в свою затею. Учиться летать стали втроем.

Обычно к каждой группе учлетов прикрепляют инструктора и бортмеханика. Инструктор преподает группе летное дело, вывозит учлетов в воздух, тренирует, а бортмеханик ухаживает за машиной на земле, следит за исправностью мотора, готовит его к учебным полетам. В летном деле, как и во всяком другом, существует строгое разделение труда: летчик должен уметь хорошо взлететь, хорошо вести машину и хорошо сесть. На этом его обязанности кончаются. Следит за самолетом и мотором другой человек — правая рука летчика — бортмеханик. Но во время нашей учебы управление Добролета пренебрегло этим правилом. Нам прикрепили только инструктора — старого летчика товарища Жирковича, а бортмехаников не дали потому, что мы сами бортмеханики. Мы сами обслуживали самолет, на котором учились летать.

Начали мы учиться в конце 1928 года, а в начале 1929 года сдали экзамен и получили звание летчиков. Оказалось, что всего три месяца отделяло меня от осуществления заветной мечты. Но ради этих чудесных месяцев мне пришлось девять лет упорно работать, подготовляя себя к ним...

И вот мы впервые пошли в воздух самостоятельно, впервые ощутили упругость воздушной среды под крыльями самолета, который сами вели. Без бдительного контроля инструктора мы сами должны суметь избежать многочисленных неожиданностей, которые готовит воздух. Но мы были уверены в своих силах. Не беспокойство, а радость владела нами в первом полете. Радость такая, что даже не верилось, что все это происходит наяву, а не во сне. Как же: прошло всего-навсего 90 дней, а мы уже не бортмеханики, а полноправные летчики!

Страшно хотелось летать, много летать, пойти в какой-нибудь необыкновенный перелет. Но управление Добролета рассудило иначе. Вместо «необыкновенного перелета» нас послали... на учебу в Академию воздушного флота! Теперь я понимаю, что это было единственно правильное решение.

Летчик должен не только уметь держаться в воздухе, но и уметь вести машину по заданному курсу. Тогда же это решение, скажу по совести, пришлось нам не по вкусу. К тому же книги в то время для нас были самым трудным делом. Все трое мы были малограмотны, читали и то с трудом.

Помню даже, как-то раз Осипов в шутку предложил Камышеву:

— Давай отколотим Водопьянова за то, что он втянул нас в учебу. Летать-то вот научились, это хорошо, а теперь грызи гранит науки, который нам не по зубам...

Чувствовали себя неважно мы только первое время. Скоро привыкли к своему новому положению, втянулись в учебу. Академия нам очень много дала. Теперь вот жалеем, что тогда мало учиться пришлось. До учебы мы были только хорошими практиками, а академия подвела под наши практические знания крепкий теоретический фундамент.

В то время в нашей стране было еще очень мало летчиков, тем более — летчиков, знающих технику борьбы с саранчой. Мы же не один сезон провели в плавнях, работая бортмеханиками истребительных отрядов. И вот в 1929 году я впервые полетел в экспедицию по борьбе с саранчой не как бортмеханик, а как летчик. Больше того: как командир истребительного отряда, состоявшего из двух самолетов. На втором самолете летел окончивший учебу вместе со мной товарищ Осипов. Отряд я подобрал исключительно из молодежи.

Мы должны были поездом перевезти самолеты в город Краснодар, там собрать их и перелететь на место работы — в станицу Петровскую.

Маршрут перелета пролегал по реке Кубани — ориентир очень легкий.

Подняли карты, просчитали курс, договорились лететь строем. Я — ведущим. До Петровской всего сто двадцать километров.

Самолеты у нас были «Коньки Горбунки».

Осипов не пошел в строю, а полетел по левому берегу реки. Я летел по правому. Через сорок минут впереди показалась стена тумана. Я решил итти под туманом, не теряя земли. Да и смешно было бы итти над туманом: с таким опытом, который у нас был, мы сразу заблудились бы.

Перед станцией Славянской меня так прижало к земле, что я решил сесть и переждать, пока разойдется туман. Но

где сесть? Подходящего места не вижу. Слева большой луг, на лугу — коровы. Я развернулся и пролетел над лугом. Вижу — коровы испугались шума мотора, разбегаются. «Стой, думаю, есть выход!» Бреющим полетом пролетел над лугом еще несколько раз, разогнал всех коров и сел благополучно. Но где Осипов? . .

Через полтора часа туман разошелся, я прилетел на место. Осипова нет. Тогда я вылетел на поиски и обнаружил своего товарища в той же станице Славянской — он сел на проселочную дорогу и погнул ось. Ось быстро выправили в кузнице и к вечеру прилетели на аэродром.

Первый мой, с позволения сказать, «великий» перелет кончился благополучно.

Мы получили задание запылить на берегу Азовского моря (в Кубанской области) пять тысяч гектаров зараженных саранчой плавней и налетать сто летных часов.

Взялись за работу с большим желанием. Хотелось сразу же показать, что учились не зря и можем летать как следует.

Полеты по опылению производились только утром и вечером — при росе. Если бы летали днем, когда нет росы, яд с камыша сыпался бы на землю. Порошок очень мелкий, при росе он садится на камыш ровным тонким слоем. Саранча, поедая зеленый камыш вместе с ядом, через некоторое время подыхает.

Летали мы настолько низко, что не один раз привозили на колесах камыши. Один из наземных работников рассказывал мне:

— Поймал я, — говорит, — саранчу и рассуждаю с ней: «Ты что, думаешь — я тебя убивать буду? Нет, дудки! Я тебя пущу, но предупреждаю, что жить тебе осталось недолго. Прилетит черная машина и не только тебя запылит ядом, но и колесом раздавит! . .»

Я был тогда зелен и выделывал такие номера, которые не посоветовал бы теперь делать никому.

Однажды полетел я на берег Азовского моря — на место, зараженное саранчой. Захожу с одного створа на другой, открываю аэропыл, — яд не сыплется, слежался. Нужно бы лететь обратно на аэродром и размешать яд. Но мне жаль времени, да и дурости в голове было порядочно. Я начал качать машину, думал, что растрясу яд, но качка не помогла. Тогда я решил стукнуться колесом об землю, чтобы как

следует встряхнуть самолет. Но где стукнуться? — Кругом плавни. Подлетаю к берегу моря и вижу дорогу. Один толчок о дорогу — и яд сразу же посыпался.

Конечно, это был недопустимый трюк, а я еще сдуру посоветовал Осипову в случае необходимости проделать то же самое!

Налетали мы свои сто часов, запылили пять тысяч гектаров, а саранчи еще много. По закону, мотор больше ста часов летать не может — его надо перечищать. Перечисткой должны заниматься мотористы под руководством бортмехаников — летчикам эту работу делать не полагается. Значит, надо посылать моторы в Москву. Но ведь саранча ждать не станет. И решили мы «вспомнить старинушку». Плюнули на свои ранги, сняли моторы и вместе со своими бортмеханиками перечистили их за двое суток. После этого мы налетали еще сто четыре часа. Таким образом, в общей сложности за один сезон мы налетали двести четыре часа и уничтожили саранчу на одиннадцати тысячах гектаров, выполнив задание на двести с лишним процентов. После этого начальник экспедиции товарищ Коротких, которому я непосредственно подчинялся, заявил:

— За хорошую ударную работу вам и вашему экипажу объявляю благодарность. Сообщу об этом и в Добролет — там вас тоже отметят. Можете лететь в Краснодар, разбирать самолеты и отправляться в Москву...

Все как будто кончилось хорошо, и мы, гордые своими успехами, собрались уезжать. Перед самым отъездом к нам пришла делегация от жителей станицы Петровской с просьбой во время праздника «День кооперации» показать станичникам, как мы уничтожаем саранчу.

— Многие не верят, — говорили делегаты, — что с самолета можно саранчу уничтожать. Завтра на площади будет проходить станичное собрание. Мы вам привезем известки, а вы постарайтесь попылить не только над собранием, но и над рынком. А потом приезжайте к нам — казаки очень хотят с вами познакомиться...

— Это можно, — согласился я, — привозите только побольше известки, а уж мы покажем, как воюем с саранчой!

Станица Петровская очень большая, в ней около двадцати пяти тысяч жителей. Раскинулась она с хуторами на десять километров.

На другой день председатель стансовета объявил собранию, что мы пойдем в показательный полет — будем пылить известкой над собранием, а на рынок об этом сообщить позабыл. И эта ошибочка чуть не натворила много бед.

Помня уговор с председателем, ровно в 12 часов дня появляется Осипов над рынком и начинает пылить. Как на грех, в это время на рынке оказалась наша хозяйка.

— Господи, — завопила она, — да ведь это наши летчики! Они у меня живут. Они саранчу травят ядом, а теперь и нас хотят отравить!..

Все это еще было ничего. Осипов сделал всего один круг над рынком и, не дав распространиться панике, улетел. По пути — на окраине станицы — заметил конный базар. Решил попылить и там. Здесь он, не сообразив, что лошади могут испугаться, спустился очень низко и устроил переполох не на шутку.

После Осипова полетел я. Как увидели с рынка мой аэроплан, тут уж началась настоящая паника. Ничего не подозревая, я спустился очень низко, пролетел над самыми палатками, сделал еще круг. Потом покружил над собранием, поставил мотор на малый газ, стал планировать и громко крикнул — поздравил с праздником. Думал—не услышат, но, как видно, услышали. Вижу — зашевелились! Уж после выяснилось, что они меня поняли так: «Расходитесь, я буду садиться». Словом — через несколько минут на площади никого не осталось...

Я с воздуха наблюдал эту картину и, почувствовав что-то неладное, круто развернулся и пошел на аэродром. Там меня уже ждал Осипов. Оставив машины на попечение бортмехаников, мы двинулись на собрание знакомиться с казаками. Каково же было наше удивление, когда мы на площади не обнаружили ни одной живой души! Оказывается, напуганные нашими «трюками» станичники разбежались по домам.

Из-за нераспорядительности стансоветчиков и из-за нашего легкомыслия неудачно кончилась прекрасная по замыслу затея: показать, как самолет уничтожает страшного врага полей — саранчу.

В Москве уже знали и о нашей победе над саранчой и о неудачной попытке показа работы самолетов населению. За первое я получил благодарность, а за второе — хороший нагоняй. Так или иначе, но мой первый летный опыт не прошел

даром, и после короткой тренировки я был назначен линейным пилотом, летал на почтовых машинах. Меня назначили на почтовую линию Москва — Иркутск, дали самолет «Фоккер «С-IV», которым я гордился, когда работал бортмехаником. Теперь на такой же машине я летал пилотом.

Я должен был вылететь в Свердловск и летать на участке Свердловск — Казань. Тут же предстоял перелет не в сто километров, а в тысячу пятьсот, к тому же ориентировка гораздо труднее, чем по реке Кубани.

В конце сентября 1929 года я на рассвете вылетел из Москвы, рассчитывая в тот же день добраться до Свердловска.

Но долетел до станции Ковров и запутался, как говорится, в трех соснах. Полетел не на Нижний Новгород, а на Муром. Только через двадцать минут сообразил, что лечу не по той дороге: до Коврова шла двухколейная железная дорога, такая же должна была быть до самого Нижнего Новгорода, а тут вдруг одноколейка. И компас показывает не на восток, а на юг. Мне нужно было вернуться обратно на станцию Ковров и восстановить ориентировку, а я растерялся. Наконец решил сесть и спросить, где нахожусь. Выбрал ровное поле, сел благополучно. Теперь смешно вспомнить — в самом простом разбирался я с трудом.

Поднялся я в воздух и полетел по компасу с расчетом выйти на нижегородскую дорогу. А дороги все не видно. Минут через двадцать пять опять сел. Решил, что, не заметив, перелетел дорогу.

Спросил у местных жителей:

— Далеко ли до железной дороги?

— Всего пять верст!..

Досадно! Нехватило у меня терпения пролететь еще минути две-три. В хорошую погоду я бы увидел дорогу, но, на мое несчастье, шли низкие облака.

В конце концов долетел до Нижнего. Облака опустились еще ниже. Я решил сесть, переждать, пока улучшится погода. Сейчас я бы не обратил внимания на такую погоду, но тогда не было опыта, а опыт — самое главное.

Только к вечеру прилетел в Казань.

Дальше Москва решила меня одного не пускать. Если опять заплутаюсь, может случиться авария. Мест для посадки мало, особенно на Урале. Дали распоряжение начальнику Казанского аэропорта выпустить меня вместе с рейсовой

... стал ездить по Москве самостоятельно.
Начал работать шофером...
(*К стр. 35.*)

...Пролетаешь над такой кулигой,
открываешь аэропыл...
(*К стр. 39.*)

Архангельская
Областная
БИБЛИОТЕКА

машиной. Но рейсовая машина в Казань не прилетела — задержалась из-за погоды на Урале.

В зале аэропорта сидит пассажир, которому срочно нужно попасть в Свердловск. Пассажир нервничает. Начальник аэропорта посылает в Москву телеграмму с запросом — как быть с пассажиром?.. В Москве, вероятно, решили: «пускай дескать, Водопьянов летит».

День был пасмурный. Моросил мелкий осенний дождь. Временами проходили полосы осадков. Видимость то улучшалась, то становилась хуже. По метеорологической сводке на трассе Казань — Свердловск погода такая же, как и в Казани.

— Ну что же? Лететь так лететь!

Нагрузили в машину почту, посадили пассажира.

Я взлетел. Высота облаков — сто метров, видимость плохая, идет дождь, а в дождь я еще никогда не летал. Дождиком очки забрызгало, совсем ничего не стало видно. Я сдвинул очки на лоб, их тут же струей ветра сорвало, — улетели мои очки. Я наклонил голову за козырек и сбоку из-за козырька смотрю на землю. Вперед смотреть невозможно — дождь больно стегает глаза.

Летел я по компасу, стараясь выйти на железную дорогу. Внизу мелькнула шоссейная дорога, потом вдруг земля закрылась, и я попал в полосу тумана. По приборам летать я тогда совершенно не умел. Надо возвращаться. Разворачиваюсь обратно, стараюсь выйти из тумана. Машину сильно затрясло, задуло в левую щеку. Посмотрел на указатель скорости — стрелка показывает двести двадцать километров. «Ну, — думаю, — сейчас ударюсь о землю». Внизу показались мелкие деревья. Я быстро выправил самолет. Решил в туман больше не лазить.

Через несколько минут показалась Казань. С большим трудом разыскал аэродром, благополучно сел. Начальнику аэропорта заявил: впереди туман — лететь не могу. Стали ждать, когда погода улучшится. Но в этот день погода так и не улучшилась.

Пассажир мой так и не улетел из Казани, а в этот же день уехал в Свердловск поездом.

В гостинице остались я и московский летчик товарищ Малинин. Лежа в кровати, Малинин рассказал много интересного о своих полетах:

— Ты, — говорил он, — испугался тумана днем, вернулся, а как же мы с Цветковым летаем ночью? В хорошую погоду лететь ночью хорошо, но хорошая погода бывает редко, особенно осенью. Я не один раз ночью попадал в туман, по приборам выходил вверх и над туманом по компасу прилетал в Казань...

— А если бы ты попал в туман, как я сегодня?

— Ничего особенного. Набрал бы метров триста высоты, пошел бы по приборам (слепым полетом) или пробил бы толщу облаков. Летел бы над облаками по компасу, а там хорошо — солнце...

Откровенно говоря, и завидовал же я Малинину...

«Неужели, — думалось, — и я когда-нибудь буду так владеть самолетом, как он?»

Вечером прилетел из Свердловска летчик Скорик.

На следующее утро из Казани вылетели три самолета: Малинин — на Москву, и я со Скориком — в Свердловск. Полдороги летели хорошо. Я видел впереди Скорика, шел за ним. Но не всегда ведь я буду летать в хвосте — надо и трассу запоминать.

Решив так, я начал смотреть вниз и потерял Скорика.

«Ну, — думаю, — наплевать! Долечу и без него».

Погода была лучше, чем вчера. Попадались проходящие дожди.

Скоро — Свердловск. Осталось лететь минут пятнадцать, не больше. Вдруг дорога, по которой я ориентировался, ушла в туннель. Перелетаю туннель, опять вижу железную дорогу. Я еще подумал: «Вот хорошо, быстро нашел». Лечу, но дорога почему-то отклоняется то на юг, то на запад. Я не обратил на это внимания. Лечу тридцать минут, а Свердловска все нет. Что такое? Неужели попал на какую-нибудь другую дорогу? Взял компасный курс 90° и решил выйти из уральских гор на равнину. Горы кончились, но Свердловска все еще не видно. Внизу — белая церковь. Думал — Свердловск, а это просто большое село. Решил сесть и спросить. Выбрал огромное поле, сел. Смотрю — бегут ребятишки, за ними взрослые. Не останавливая мотора, выскочил из самолета, побежал навстречу ребятишкам.

— Где Свердловск?

Мне сказали, что в семидесяти километрах.

— Вон там, — указал один рукой, — идет большак прямо на Свердловск.

Посмотрел на поле: большое, для подъема вполне хватит. Крикнул ребятам, чтобы отошли в сторону. Даю полный газ. Подниматься приходилось прямо на село, откуда бежали люди. Впереди из-за мотора ничего не видно. Я стал спускать ниже мотор, стараясь разглядеть, что впереди, и так высоко поднял хвост, что винтом зацепил землю. Винт разлетелся вдребезги. Машину затрясло, я тут же выключил мотор. Хорошо, что поле было большое — вполне хватило места остановиться самолету.

Пошел в село, позвонил по телефону в Свердловск. Мне быстро привезли новый винт. Сменил, и к вечеру прилетел наконец в Свердловск.

Когда я рассказал, как заплутался, летчики объяснили, что я попал на новую ветку, которая идет с запада на челябинскую дорогу. На карту эта ветка не была еще нанесена... Вот почему я и сбился.

На другой день вылетел назад в Казань. На этот раз долетел благополучно и два месяца летал на участке без всяких приключений. Участок этот трудный. Летишь все время над горами и лесом. Железная дорога — единственный ориентир — то и дело скрывается в туннелях. Для меня — молодого летчика — эта линия явилась хорошей школой.

*

Однажды вылетел я, как всегда, из Свердловска в Казань и через пять часов был на месте. Сдал почту, собрался итти отдыхать, но вдруг подбегает начальник станции и говорит:

— Выручай, Водопьянов, лети обратно в Свердловск. Пилот Скорик захворал аппендицитом.

Я вылетел, доставил почту, вернулся в Казань.

На аэродроме московского самолета нет.

— Самолет сгорел,— говорит начальник станции, — летчик Малинин лежит в больнице, ожоги третьей степени. Жаль такого товарища — старый ночной летчик.

— Что с ним случилось? — спрашиваю.

— Случилось вот что. Попал он в сильный туман. Шел низко над землей, решил вернуться, но при развороте зацепил крылом землю, а выключить мотор не успел... А тут еще Скорик заболел, — рейсы срываются!.. Ты, Водопьянов, слетай на скориковой машине в Москву, но предупреждаю —

машина не оборудована для ночных полетов. Засветло ты успеешь долететь до Нижнего, там переночуешь, а завтра утром будешь в Москве. Возьмешь почту и сразу вернешься. Может, и успеешь долететь до Свердловска — тогда у нас график не был бы сорван.

Я готов был лётать день и ночь.

Ветер был попутно-боковой, хотя и слабый. Вылетел я за три часа до захода солнца. До Москвы — четыре часа полета. Очень жаль, что нехватает одного часа, а то сегодня же долетел бы до Москвы и ночевал бы дома.

Долетел до Нижнего, а солнце еще высоко. Решил лететь до Владимира. Ближе к Москве заночую — лучше. Но рассчитал плохо. Уже сумерки, а я все еще лечу. Аэродрома не видно. Что делать? Надо лететь до Москвы. Единственная надежда — на маяки, по которым летали Цветков и Малинин ночью. Но у них самолеты были оборудованы для ночных полетов, приборы освещались, под концами крыльев висели ракеты. В случае вынужденной посадки они могли осветить землю. А у меня машина дневная, приборов уже не вижу, кроме высотомера, у которого циферблат светится.

Полетел по железной дороге на высоте двести метров. Вечер пасмурный, все небо покрыто облаками. Минут через десять совсем стемнело. Все превратилось в общую черную массу: трудно отличить поле от леса, еле-еле заметна железная дорога. Вертящихся маяков тогда еще не было. Светящихся точек вижу много, но вряд ли это маяки. Мало ли света, кроме маяков!

Железная дорога дошла до какой-то станции. Пролетел станцию, смотрю назад — станция пропала. Повернул вправо. Знаю, что параллельно железной дороге идет Владимирское шоссе. Ищу его. Шоссе белее пути, оно будет лучше видно. Предположение оправдалось. Полетел по шоссе, да недолго мое счастье длилось, — до Покрова дорога была видна, а за городом потерялась. Я как утопающий схватился за соломинку — наметил в этом направлении и створ из световых точек. Только бы не сбиться, выдержать прямую!.. А в голову уже полезла всякая чепуха: вдруг я уже сбился с маршрута, зачем я полетел? До боли стиснул зубы. Надо лететь. Если бы хватило бензина, я бы летал до света, но его оставалось только на три часа. Дело было в конце октября, ночи большие. Что стану делать, когда кончится бензин? Садись —

а куда, когда ничего не видно? Решил зажечь спичку, осветить компас. Снизу сильно поддувало. Спичка моментально погасла. Тогда я взял сразу несколько спичек, чиркнул, на полсекунды осветил компас и обнаружил, что градусов на сорок пять лечу правее курса. Поправил «на-глазок» самолет, осветил второй раз, — стрелка стоит правильно. Наметил створ по огням, лечу «наощупь» дальше.

В районе Москвы должно быть много светящихся точек. Это меня немного успокаивало. Я был уверен, что Москву не пролечу. Но меня начали пугать облака. Они снижались. Я уже летел на высоте полтораста метров вместо двухсот. А вдруг в Москве облачность до земли, тогда уже наверняка пропал...

Впереди показалось много огней. А что, если это Москва, вот будет радость-то! Подлетаю ближе — нет сомнения, это Москва. Сверху Москву я никогда ночью не видел. На реке отблески электрических огней. Вот стадион, вот Академия воздушного флота... но почему я так быстро пролетел столицу? Хотел развернуться, да во-время спохватился, догадался, что это не Москва, а Богородск. За Москва-реку принял Клязьму, а за Академию — какую-то большую фабрику.

Лечу дальше, осталось лететь сорок километров. Облачность все ниже и ниже. Лечу уж на высоте сто метров. Впереди показался свет. Вдруг все скрылось. Я попал в нависший козырек облаков. Стал еще снижать самолет, вылетаю из облаков — как бы рассвело, передо мной море света, вот это — настоящая Москва! Но тут новая печаль: кругом много радиомачт, а я лечу ниже их, могу напороться. Решил не рисковать и направил самолет к центру города. Там высоких мачт нет. Москву я знал хорошо. «Найду, — подумал я, — Тверскую, а по ней прилечу на Ходынку». Прилетел в центр, кружусь над крышами, пытаюсь узнать какую-нибудь улицу, но не так это легко было, как я предполагал, — все мелькает, не успеешь взглянуть, как уже пролетел. Видны площади, трамваи, но определить место, где находишься, невозможно. Минут через десять увидел Сухареву башню. Ура! Теперь я уже найду Ходынку. Полечу сначала по Садовой, поверну по Тверской и прямо на аэродром. Сделал круг, полетел по Садовой, повернул вправо по Тверской, увидел вокзал — скоро должна показаться Ходынка. Но это оказался Курский вокзал, а не Александровский, я попал в противополож-

ную сторону. Вернулся к башне, на этот раз сделал два круга, но... опять попал на Курский вокзал. Третий раз Сухаревской башни не нашел. Летал еще минут десять. Что делать, как найти Ходынку? На мое несчастье, в этот вечер не горел маяк на Академии воздушного флота, и бега не работали. Эти два характерные света я не мог бы не заметить. На аэродроме же не догадались поднять прожектора и их светом указать мне путь. Вижу Москва-реку. Полетел по реке, смотрю — справа Красная площадь, ГУМ, узенькая Тверская, по которой идет автобус. Полетел по Тверской — сам не верю себе, что лечу правильно. «Вдруг, — думаю, — за Москва-реку улечу... Но раздумывать долго не пришлось: показались Триумфальные ворота, Александровский вокзал и тут же — Ходынка. Аэродром был освещен прожекторами, я сел благополучно. Встретил меня начальник линии товарищ Кириллов.

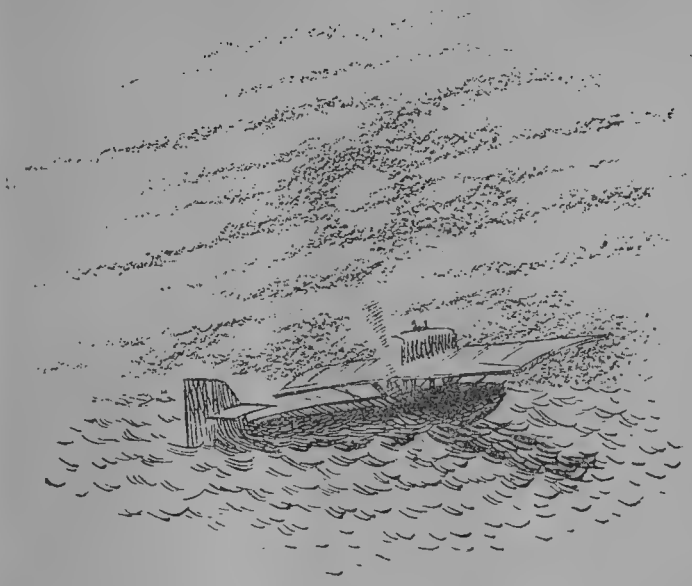
— Ну, ты, брат, много паники наделал. Из центра звонят, спрашивают — чей это неосвещенный самолет носится над крышами?

Всего я над Москвой летал сорок минут. За то, что я доставил почту без опоздания, надо бы в приказе отдать благодарность, а за то, что нарушил инструкцию — прилетел ночью на дневном самолете, надо бы объявить выговор. Начальство решило молчать — не благодарить и не ругать.

На другой день я забрал почту и к вечеру прилетел в Свердловск.

Первого ноября линию закрыли на зиму.

СЕВЕР ЗОВЕТ



ПЕРВОЕ ДЕКАБРЯ 1929 года — счастливейший день моей жизни. В этот день я, имеющий за плечами немногим больше полугода летной практики, получил ответственное задание. Меня вызвал к себе заместитель директора Добролета товарищ Андерс и сказал:

— Товарищ Водопьянов, мы вас хотим командировать в Хабаровск для того, чтобы открыть и освоить новую пассажирскую линию на Сахалин.

— Я еще молодой летчик, — удивленно ответил я, — а вы меня посылаете на такую ответственную и трудную работу...

— Вот и хорошо, что молодой. Там как раз нужны такие молодые и крепкие люди.

Я просто растерялся от такого неожиданного предложения и сразу не смог ничего на него ответить.

В то время весь Север страны слыл каким-то пугалом даже среди видавших виды опытных летчиков. О полетах на Севере рассказывали такие ужасы, что волосы становились дыбом. Рассказывали о трагической гибели дирижабля «Италия» на обратном пути с Северного полюса; о трагической гибели американского летчика Эйельсона, вывозившего пушнину со вмерзшей во льды у берегов Чукотки шхуны Олафа Свенсона. Рассказывали также о величайших трудностях, которые пришлось преодолеть первым советским полярным летчикам Чухновскому, Бабушкину и Слепневу, летавшим на выручку иностранцев. Я же был молодым летчиком, и мне еще не приходилось летать дальше Уральского хребта. Вполне естественно, что я долго колебался прежде чем дать согласие на заманчивое предложение. Но несмотря на колебания, я принял его, и это решение определило всю мою дальнейшую судьбу.

С тех пор прошло около семи лет, но я ни разу не пожалел о принятом тогда решении. Наоборот! Теперь я с гордостью вспоминаю о своем первом полете на Сахалин, так как он был именно первым: до меня туда еще никто не летал.

Здесь, на далекой северной окраине нашей страны, я впервые воочию убедился в огромном превосходстве самолета перед всеми другими видами транспорта. В то время освоение Севера еще только начиналось, и он огромными и нетронутыми пространствами лежал под крылом самолета. Редкие селения, отделенные друг от друга сотнями километров непроходимой тайги, были оторваны от всей страны на долгие месяцы, а иногда и годы. И вдруг над таким селением появляется самолет! Люди видят машину впервые, но уже знают, что она, свалившаяся с неба как нежданное счастье, везет им письма, свежие газеты, охотничьи припасы, медикаменты — все, в чем они нуждаются. Больше того: прибытие самолета означает начало регулярной связи с внешним миром. Потому-то, завидя воздушного гостя, люди прямо сходят с ума от радости, готовы носить летчика на руках. А ведь летчик — такой же человек. Представьте себе и его радость. Он прилетел сюда с риском для собственной жизни над ненанесенными ни на какие карты

местами, над девственной тайгой и угрюмыми скалистыми сопками. Он тоже испытывает ни с чем не сравнимую радость победы в опасной борьбе с силами природы, радость того, что его самолет, преодолев все трудности, приносит людям счастье, а иногда и спасенье. В этих чувствах — могучая притягательная сила Севера.

Стоит летчику только один раз слетать в Заполярье, где самолет является редким, но зато дорогим гостем, и он неизбежно заболеет прекрасной «болезнью Севера». Его с неудержимой силой будет тянуть туда. Он уже не сможет больше летать «от куста к кусту» на спокойных, хорошо оборудованных линиях Европейской части СССР. Здесь не приходится бороться с природой, не попадешь нежданно-негаданно в пургу или шторм. Здесь на каждом шагу населенные пункты и промежуточные аэродромы. И здесь становится скучно летать пилоту, который изведал счастье сотен километров напряженного полета над теми местами, где еще не ступала нога человека.

Гигантский размах социалистического строительства, охвативший все уголки нашей великой родины, захватил и бывший когда-то в царской России местом каторги и ссылки Дальний Восток. Развитие промышленности на Дальнем Востоке предъявило свои права на сахалинские нефть, уголь, лес, рыбу, пушнину и прочие богатства. И тогда стала во весь рост проблема надежной и быстрой связи острова с материком.

Сейчас почтовые и пассажирские самолеты надежно и прочно связывают Сахалин с краевым центром Хабаровском и важнейшим портом Дальнего Востока — Владивостоком. Не то было еще несколько лет тому назад — в 1929 году! Тогда даже радио не давало верной связи, а переброска людей, грузов и почты через бурный Татарский пролив требовала поистине героических усилий. Летом, в короткие навигационные месяцы, на путешествие от Хабаровска до Сахалина нужно было потратить пять-шесть, а иногда и десять дней, а зимой связь между материком и островом почти совсем прекращалась. Зимой поездка в такой окружной центр Дальнего Востока как город Александровск-на-Сахалине требовала по меньшей мере месяца времени и была сопряжена с почти непреодолимыми трудностями: Татарский пролив в это время загроможден глыбами смерзшегося льда, разделенными бурными разводьями, через которые не всегда можно перебраться.

Собираясь в командировку на Сахалин, местный работник обычно первым долгом закупал массу мехов в различных видах. Тут были и спальные мешки, и кухлянки, и специальные шапки, и т. п. Затем нанимал подводу до Николаевска-на-Амуре. (Более расчетливые предпочитали покупать лошадей с санями.) На этой лошади он добирался до Татарского пролива, менял вид транспорта и остаток пути проделывал на собаках. Так через двадцать пять — тридцать пять дней, не всегда невредимый, он попадал в желанный пункт...

В 1929 году хозяйство края достигло такой степени развития, что мириться с подобным положением стало просто невозможно. Руководство края потребовало от Гражданского воздушного флота открытия воздушной линии, которая быстро и надежно связала бы Хабаровск с Сахалином.

Начальником Дальневосточного управления Гражданского воздушного флота в то время работал товарищ Ривадин. Организация первой регулярной почтово-пассажирской воздушной линии ложилась на его плечи. Он посчитал, что может сделать, и пришел к выводу, что линию можно открыть по трассе: Хабаровск — Нижнетамбовская — Николаевск-на-Амуре — Александровск-на-Сахалине — Оха не раньше второй половины января 1930 года. Крайисполком согласился с его планами и сроками, и он начал действовать.

В места, которым было суждено стать «узловыми станциями» будущей воздушной линии, были немедленно посланы люди с заданием организовать временные посадочные площадки, базы горючего и аэродромную службу.

В начале декабря в Хабаровск прибыл из Москвы самолет, предназначенный для эксплоатации на будущей линии. Любопытен тот факт, что для полетов на этой линии, проходившей по категории «особо трудная», был прислан (очевидно — ради особой надежности) самолет «F-13» немецкой фирмы Юнкерс. Каким анахронизмом является сейчас этот факт! На советских самолетах, снабженных советскими моторами, советские летчики вырвали из ледового погреба Арктики отважных челюскинцев, поставили удивительные мировые рекорды. И после этого кому придет в голову мысль о большей надежности «Юнкерса» в сравнении с нашими отечественными, советскими самолетами? А несколько лет тому назад эта мысль крепко сидела в головах

наших специалистов, и для полетов на трудных линиях использовались только заграничные самолеты и моторы.

4 декабря я выехал из Москвы, а 14-го приехал в Хабаровск. На вокзале меня встретил бортмеханик товарищ Аникин. Он был туда командирован раньше с самолетом «F-13», предназначенным для открытия этой линии.

В Хабаровске тридцатипятиградусный мороз. Пока мы доехали до управления, я с непривычки замерз. «Как же — подумал я, — буду летать?» Но недолго мне пришлось привыкать к морозу. Вызывает начальник управления.

— В первых числах января будем открывать линию на Сахалин, — говорит он. — Экспедиция по подготовке зимних аэродромов уже выехала. Вот карта: я вас познакомлю с маршрутом. Полетим мы по Амуру. Первая посадка — Верхнетамбовская, вторая — Мариинск и Николаевск-на-Амуре. Дальше через Татарский пролив — на Сахалин — в Оху; потом я думаю (как вы на это смотрите?) из Охи пролететь по восточному берегу Сахалина до реки Тымь, по реке до села Рыковское и дальше — пересечь хребет прямо на Александровск.

— Что же, — говорю, — можно. Тут ближе, чем по западному берегу.

— А теперь приготовьте самолет и попробуйте его в воздухе.

На другой день поехали мы с механиком и мотористом на аэродром, опробовать самолет в воздухе. Да не тут-то было! Все мерзнет, никак не удается запустить мотор. Опыта у нас не было, на Севере никто из нас не работал. Лишь на десятый день мы втянулись в работу на морозе, приспособились, и нам удалось запустить мотор.

10 января решено было вылетать. Со мной летели товарищ Ривадин и еще три пассажира. Оделись мы по-полярному. Мне достались очень красивые унты. Они мне были немного малы, хотя ног особенно не жали. До первой посадки — до Верхнетамбовской — триста пятьдесят километров летели мы два часа двадцать минут. Уже в первый час полета ноги у меня стали замерзать, а к концу второго часа я готов был сесть — лишь бы их отогреть...

Гляжу вниз. Сесть негде. Мы над замерзшей рекой.

Странную картину представляет замерзший Амур с высоты в полкилометра! Огромная широкая долина — как на

ладони. Там и сям, между бесчисленными желтовато-грязными островами, стелются, переплетаясь, различной ширины белоснежные ленты проток. Чем же лента, тем прихотливее она извивается. Смелым широким полотном уходит вдаль главное русло — фарватер.

Вот промелькнуло черное остроконечное пятно. Что это? Лед, с которого сдуло снег, или чистая, незамерзшая вода?.. Над пятном вьется кудряшками пар, — очевидно, чистая вода.

Налево в тумане показался отдаленный хребет. Направо — заросший черным лесом гористый край Амурской долины. И нигде ни малейших признаков жизни!..

Но что это под нами? Всматриваюсь пристальней. Да это село. Сверяю с картой и кричу пассажирам в форточку:

— Елабуга!

Из пассажирской кабины передают записку:

— Сколько времени летим?

— Полчаса!..

В воздухе ясно. Полет проходит на редкость спокойно. Управление самолетом почти не отнимает времени, и я могу внимательно следить за землей. Подо мной — хороший ориентир — замерзший Амур. Я уже убедился, что карта довольно точная. Все извивы реки на местности точно совпадают с изображением ее на карте.

После вылета из Хабаровска прошло уже больше часу. По времени должно уже показаться село Троицкое. Внимательно вглядываюсь вниз и направляю свою машину к земле. Под нами гладкий, бесторосный участок реки. В четырех точках белоснежного поля выложены елками черные углы. В центре поля черный круг, тоже из елок. Это и есть обозначение посадочной площадки.

Налево вдали вырисовывается огромная белая простыня озера Болен-Оджаль. Узнаю его по изображенному на карте черному островку посредине. За озером высится хребет, идущий наперерез реке... Сразу становится понятно, почему здесь образовались озера. Вода, разливавшаяся до сих пор по всей ширине Амурской долины, уперлась в хребет. Основной поток прорезал себе путь через хребет около Малмыжа, а избыток воды вымыл углубления по обе стороны реки у подножия хребта: слева побольше — озеро Болен-Оджаль, справа поменьше — озера Жерун и Шаргинское...

Нам предстоит перелететь через хребет, некогда преграждавший дорогу воде. До сих пор мы летели над долиной реки на высоте около полукилометра. Чтобы перелететь через хребет, набираю высоту. Мы летим уже над сопками. Под нами появились полупрозрачные, похожие на хлопья тумана облака, быстро проносящиеся в обратном направлении. Деревья кажутся травинками; просека в лесу — узенькой белой ленточкой, прямой как линейка.

Самолет начинает покачивать. Над сопками, видимо, воздух не так однороден и спокоен, как над долиной. Сопки кончились, и мы снова над рекой. Под нами село. Внизу видна площадка с углами и кругом, ровная как скатерть.

— Тамбовская! — кричу я в форточку.

Первое живое существо, приветствовавшее нас, спустившихся с небесной высоты на землю в Верхнетамбовской, была собака. Она, видимо, выбежала из деревни навстречу невиданной птице совместно со всем остальным населением, но поспела к месту посадки на много раньше людей. Вслед за собакой появились мальчишки, бежавшие сломя голову; за ними грузной зимней походкой шли взрослые. Несколько минут спустя показалась черная цепочка демонстрации с красными флагами: школьники под руководством учительницы, женщины во главе с делегатками и члены Осоавиахима. Одним словом, Верхнетамбовская встретила нас на славу.

Как только мы сели, я, не обращая внимания на приветствия, побежал, подпрыгивая, в село, забежал в первый попавшийся дом, снял унты и сунул ноги в печурку. Через несколько минут слегка пришел в себя. Осмотрелся — в доме никого: хозяева, не закончив обеда, побежали на аэродром встречать самолет. Минут через пятнадцать зашел один из моих пассажиров:

— Я видел, как ты забежал в дом... Что с тобой?

— Вам хорошо лететь в закрытой кабине, а у меня ноги замерзли. Не могу дальше лететь в этих унтах.

— А ну-ка, попробуй мои...

Померял — его унты больше. Полезли не на одну пару чулок, а на две. Правда, унты были старые, некрасивые, но ноги в них не мерзли.

Местные жители наперебой приглашали нас чай пить: каждый хотел, чтобы мы пошли к нему. Одна женщина говорит:

— Пойдемте, товарищи, к нам, у нас изба большая, муж мой — председатель сельсовета.

— Нет, товарищи, пойдемте к нам, — говорит другая, — у меня дочь комсомолка, а сын — пионер.

Пока мы пользовались гостеприимством жителей Верхнетамбовской, мотор нашего самолета все время работал на малом газе, чтобы не дать машине промерзнуть. Бортмеханик, стоя на крыле самолета, наливал в бак бензин, который крестьяне брали ведрами из лежавшей тут же бочки. Вокруг самолета собралась почти вся деревня. Как мне передавали впоследствии, тут были крестьяне не только из Верхнетамбовской. Некоторые специально приехали из ближайших сел, верст за двадцать, посмотреть на самолет.

Щупали крылья, хвост, фюзеляж. Молодежь забиралась по лесенке на крыло и заглядывала в кабину. Более смелые испытали счастье посидеть в кабине самолета и выходили оттуда с сияющими лицами. Взрослые поднимали детей и давали им возможность посмотреть, что делается внутри диковинной птицы.

Нас, участников перелета, засыпали разнообразными вопросами, преимущественно — практическими, деловыми.

— Сколько будет стоить перелет до Хабаровска?

— Часто ли будут летать самолеты?

— Будут ли возить письма, газеты?

— Не холодно ли в кабине?

— Можно ли летать больным?

— Сколько весит самолет? — и т. д.

Наконец баки полны. Вылетели дальше.

Летели по прямой на Мариинск. То над рекой, то над сушей. Минут через двадцать появилась низкая облачность. Видимость ухудшилась. Мне это не улыбалось: местность незнакома, лечу в этих местах первый раз. Чтобы не потерять из виду землю, опустился до 50 метров и пошел бреющим полетом. На этой же высоте я сделал круг над крышами Нижнетамбовской.

Несущаяся быстрее вихря и со страшным шумом машина переполошила всю деревню. Лошади в загонах метались как безумные. Две коровы, перескочив через изгородь, мчались по улице. Людей, однако, мы не заметили. Должно быть прежде, чем кто-нибудь успел выскочить из избы, самолет был уже за пределами села.

Начиная с Верхнетамбовской погода стала улучшаться. Я поднялся на свою обычную высоту — пятьсот метров. Амур здесь течет между довольно высокими берегами. Долина реки значительно уже, чем между Хабаровском и Малмыжем. Островов мало. Изредка видишь белую ниточку и нанизанных на ней коричневых жучков. Это — зимняя дорога на реке и возы с сеном. Лошадей, а тем более людей разглядеть не удается. С высоты кажется, будто «жуки» стоят на месте! Возможно, что возницы действительно останавливаются, чтобы подивиться на проносящийся самолет.

В некоторых местах, около селений на реке видны черные точки. Это окруженные елками проруби для водопоев.

Больших селений между Верхнетамбовской и Мариинском нет. Большинство населенных мест — туземные стойбища с полудесятком маленьких чумов.

Часам к двум над лесистыми берегами Амура появился туман. Мы поднялись выше тумана. Направо в бесконечную даль уходят сопки и хребты Сихотэ-Алиня. Безотрадную, мрачную картину представляют эти безжизненные черные горы, у которых туман отнял скрашивающие лучи солнца.

Туман исчез только тогда, когда мы пролетели Сухановку и попали опять на более широкую долину Амура. С большим нетерпением я ждал появления Софийска. Что стало с этим местом, которое лет пятьдесят тому назад было окружным городом? С трудом, ориентируясь по карте, убедились в том, что перед нами Софийск. Пять-шесть разрушенных изб — вот и все. Судя по окрестностям, там никогда больше, повидимому, и не было.

Направо показалась широкая снежная гладь озера Кизи. Налево — грандиозный, уходящий на десятки километров простор Амура с многочисленными островами. Где-то близко должен быть Мариинск — конечный пункт нашего полета на сегодняшний день.

Через несколько минут после того, как мы пролетели над Софийском, я постучал в форточку и сделал знак круга: посадочная посадка близка. Под нами Мариинск. Летим почти над крышами. Ищу костер на площадке, чтобы определить направление ветра. На реке в одном из углов площадки стоит вмерзшая в лед шаланда. Из трубы шаланды тонкой струйкой идет дым. По этому дыму и сажусь.

Скверный аэродром!... Еще в Хабаровске предупреждали, что площадка в Мариинске не совсем годна для посадки. В действительности она оказалась хуже, чем мы предполагали. Река здесь открыта для ветров, которые то совершенно сдувают снег, оголяя все неровности льда, то надувают еще более опасные для самолета бугры. Делаю несколько кругов над площадкой, пытаясь найти наиболее безопасное место. Наконец, место выбрано и довольно удачно. Сажусь без поломок, но далеко не так мягко и гладко, как в Верхнетамбовской.

Бензину в моторе и времени в нашем распоряжении оставалось еще достаточно, чтобы засветло долететь до Николаевска. Но нужно подробно ознакомиться с местными условиями, так как Мариинск должен был стать узловым пунктом новой воздушной линии. Поэтому, еще перед вылетом, решено было заночевать в Мариинске. Летный день, таким образом, кончился.

Всего за этот день мы были в воздухе три с половиной часа и пролетели шестьсот километров, в среднем сто семьдесят с лишним километров в час. (По реке расстояние от Хабаровска до Мариинска шестьсот шестьдесят восемь километров.) Самостоятельная скорость нашего самолета сто пятьдесят километров в час. Двадцать километров прибавил попутно-боковой ветер, дувший с самого Хабаровска.

В Мариинске встретили нас не так гостеприимно, как в Верхнетамбовской. Здесь было много кулачья. Они смотрели на аэроплан как на опасного конкурента, который будет возить пассажиров и отбивать у них известный доход. Железной дороги нет, пассажиры передвигаются на лошадях и на собаках, а тут вдруг — аэроплан.

На другой день к 10 часам утра бортмеханик Аникин на костре нагрел масло до кипения. Когда он его налил в бак, то масло расплавило целлулоидную контрольную трубку. Заменить целлулоид было нечем, и нам пришлось заделывать отверстие белым железом. С этим делом мы провозились до вечера. Вылетать было уже поздно, и мы вынуждены были еще раз заночевать в Мариинске.

Это обстоятельство доставило не мало хлопот и волнений руководителям Николаевска-на-Амуре. Жители этого города еще никогда не видели самолета. С утра они высыпали на аэродром. Ждали... Прошли все сроки, если даже учесть

...Нам прикрепили только инструктора — старого летчика товарища Жирковича...

(*К стр. 43.*)

Сделал несколько кругов. Смотрю — зажгли костер. Значит, здесь! Сели, подрулили к сарайчику.
(*К стр. 67.*)

Архангельская Областная БИБЛИОТЕКА

«нормальное» опоздание. Самолета нет... И только после нашего сообщения изнервничавшиеся и промерзшие жители Николаевска разошлись по домам.

Вечер этого дня мы провели в дружеской беседе с участниками экспедиции, производящей изыскания трассы новой железнодорожной линии.

Из этой беседы мы узнали много интересного. Оказывается, судя по опыту работников экспедиции, самое удобное время для исследовательской работы в тайге — зима.

Летом положительно невозможно работать из-за мошки, которая не дает покоя ни днем, ни ночью. Зимний же холод в тайге не так чувствителен, как на открытых местах. Густой лес защищает от ветра, а без ветра мороз не страшен. Двигаться можно в любом направлении. Нет надобности обходить болота и топи. Погода все время ясная, в то время как летом часто бывают дожди и туманы. Ночевать в палатках, в которые ставят железную печь, можно без каких бы то ни было опасений замерзнуть.

— А что это за обувь у туземцев? — спросил я. — Неужели рыбья кожа греет?

— Греет не кожа, а ветошь, — пояснил мне один из служащих экспедиции, местный житель — полугиляк, полурусский.

«Ветошью» здесь называют траву, которой гиляки набивают свои рыбьи сапоги. Эта трава обладает удивительными свойствами. При ходьбе она не перетирается в труху, как сено, например, и не сбивается в комок, как вата, а разминается и превращается в шелковистое волокно, которое держит тепло лучше всякого валенка. Я никак не мог добиться более точного названия этой травы. А между тем, на эту траву следовало бы обратить внимание нашим ботаникам и технологам. У этой «ветоши» несомненно должны быть какие-то особые, ей одной свойственные текстильные качества.

Когда мы, наконец, потушили лампу, в окна прорвался лунный свет необычайной яркости. Я подошел к окну и долго молча любовался рекой и дальними горами, освещенными полной луной.

— Эх, жалко, что не полетели, — сказал я с горечью. — При таком свете берусь сесть где угодно.

Я никак не мог себе простить, что из-за небольшой задержки с мотором мы нарушили расписание и напрасно продержали тысячи людей на морозе.

— Завтра нас наверное никто не встретит в Николаевске.

Утром мы долго изучали карту и обсуждали маршрут полета. От Мариинска до Николаевска по Амуру — двести восемьдесят километров, по прямой же — не более двухсот. До Богородска долина Амура идет прямо на север, т. е. туда, куда нам нужно. От Богородска же Амур сворачивает на северо-запад, потом прямо на запад, и только у Тыра опять поворачивает на север и восток. Получается лишний крюк километров в восемьдесят. Но лететь от Богородска прямо на Николаевск мешает хребет высотой с полкилометра, если судить по карте. Решили лететь по Амуру до Воскресенска, а затем воспользоваться низкой седловиной в хребте и взять направление прямо на Николаевск.

Выбранный нами маршрут оказался удачным, и через час сорок минут мы опустились в Николаевске.

Мои опасения не подтвердились. Здесь встретили нас хорошо. Через главную улицу были протянуты плакаты с приветствием воздушным гостям.

В Николаевске мы застряли надолго. Два дня мне пришлось неустанно подниматься и садиться на ледяном аэродроме. В эти дни несколько десятков лучших ударников города получили воздушное крещение на моем самолете. В благодарность за это трудящиеся Николаевска ознакомили нас с героической историей своего города, сожженного до тла японскими оккупантами и теперь отстроенного вновь.

Недаром за Николаевск так упорно дрались интервенты! Окружающая город тайга сказочно богата. В недрах в то время лежали еще нетронутыми колоссальные запасы высокосортного каменного угля, по берегам рек — богатые месторождения золота, в тайге много ценного зверя, а в Амуре много рыбы, в том числе кеты.

Много интересного рассказали нам в эти дни трудящиеся Николаевска-на-Амуре. Они рассказали о своем героическом прошлом, о борьбе с белыми интервентами; рассказали о своем героическом настоящем — о начавшейся большевистской борьбе по освоению наземных богатств края; о любимом промысле здешних мест — охоте на соболя, песца, куницу и выдру...

Попрощавшись с гостеприимными хозяевами, 13 января мы поднялись с Николаевского аэродрома и вылетели на Сахалин.

Нам про Сахалин рассказывали всякие неприятные вещи.

— Там, — говорили, — бывают неожиданные ураганы. Не только ваш самолет может изломать: пароходы — и то выкидывает на берег. По четыре-пять дней пароходы штормуют в море и не могут подойти к берегу. Да и вообще Татарский пролив очень редко бывает спокоен.

— Вы же про лето говорите, — заметил я.

— Это все равно. Зимой еще хуже. Выпадет снег, ровно покроет землю, а потом подует ветер, и вы увидите огромные надувы. Там ровного места днем с огнем не сыскать.

Мы пересекли Татарский пролив у Охотского моря. Грозное и величественное впечатление произвел он на нас. Огромные глыбы льда то и дело сменялись разводьями. Мысль о том, что именно здесь может закапризничать мотор, была совсем не из приятных. И, тем не менее, она не выходила из головы: ведь мы были первыми людьми, которые отважились пересечь на самолете Татарский пролив.

Перелетели пролив — и вот под нами Сахалин, прежний остров страданий. Мы летим над рыбными промыслами. Различаю несколько радиомачт, трубы, домики. На Сахалине кипит социалистическая стройка. То, что я лечу сюда на самолете, — тоже победа социализма.

Впереди видимость стала хуже. Началась пурга. Я обошел пургу и вышел на восточный берег Сахалина. Полетел на север. Скоро впереди, на берегу Охотского моря, показались нефтяные баки. Значит, где-то город недалеко. Лечу через залив Уркт. Вдруг — вижу аэродромные знаки — углы. Стой, прилетели! Но почему же никого нет? Почему не встречают? Сделал несколько кругов, смотрю — зажгли костер. Значит, здесь! Сели, подрулили к сарайчику. Навстречу бежит техник.

— Мы не знали, что вы прилетите. Радиограммы не получили.

— Где город?

— Город — в шести километрах...

Надо как-то сообщить о нашем прилете, чтобы приехали за нами. Но кого послать? Смотрим — бегут маленькие фигурки.

— Это что за люди?

— Это японцы с водокачки.

Интересные эти японцы. Прибежали шесть человек, каждый по очереди поздоровался с нами за руку и, не спрашивая разрешения, полез прямо в самолет.

Невдалеке на собаках проезжали русские мальчики на Оху. Мы попросили, чтобы кто-нибудь из них съездил в город и сообщил о нас. Один охотно согласился, а другой остался у самолета. Часа три ждали, замерзли.

Наконец приехали за нами.

Привезли нас в город, накормили, повели в клуб, где собрались все рабочие Охи.

На другой день утром я должен был откатать на самолете двадцать пять человек.

На аэродром мы приехали на собаках. Публики приехало и пришло много: кто летать, а кто просто посмотреть. Мороз тридцать шесть градусов.

Запустили мотор, прогрели его, но, как выяснилось потом, недостаточно. Аэродром большой, хотя и не ровный. Посадил я пять человек: четырех в пассажирскую кабину, а одного с собой, на место бортмеханика. Зарулил на старт против ветра, дал полный газ, стал подниматься. Поднимались над узкоколейной железной дорогой, а за дорогой сейчас же начиналась тайга. Вдруг на высоте ста метров мотор сдал. Машина пошла на снижение. Вот уже и узкоколейка. Еле-еле перетягиваю через нее. Правым крылом должен налететь на телеграфный столб. Даю большой вираж налево. Столб мелькнул под крылом. Слышу два удара. Выравнял машину, но она тут же плюхнулась и побежала по снегу прямо на другой столб.

«Ну, — думаю, — поломаю машину». На мое счастье, столб стоял на горе. Чтобы он не свалился, его натянули в одну сторону проволокой. Машина подкатилась близко к столбу, винтом около втулки уперлась в проволоку и остановилась. Отлегло от сердца. Пассажир, который сидел со мной рядом, держал фотоаппарат над головой, вытянув руки, боясь пошевелиться. Я как бешеный выскочил из кабины, обежал кругом самолета — все цело, только в левом крыле две большие промятины.

Мне просто повезло. Между двумя столбами оказалась ровная площадка, покрытая ровным снегом. Снег был рых-

лый, столб стоял на горе, одно к одному — все в мою пользу.

Подбежал народ, перетащили самолет через дорогу. Я посадил снова тех же товарищей. На этот раз поднялся хорошо.

Почему же у меня в первый раз сдал мотор? Мотор был исправный, но холодный. На холодном моторе подниматься опасно. Он сосет бензин, который не успевает испаряться. Когда засасывается в цилиндр неиспарившийся бензин, мотор снижает обороты. Этот урок я запомнил крепко. Никогда больше, когда бывал на Севере, не вылетал прежде, чем не прогревал хорошенько мотора.

Откатал двадцать пять человек, и мы полетели в Александровск. Около Александровска нужно было перелететь хребет. Он был весь покрыт облаками. Пришлось набрать высоту около двух тысяч метров.

Солнце уже на закате. Лететь осталось сорок километров, но место незнакомое. Так как компаса не разглядеть, я стал держать на зарево от солнца. Подо мной облака, а под облаками торчат шпили гор. Места такие, где не было еще ноги человеческой. Выйдем ли мы на Александровск — трудно сказать. Сколько раз я зарекался вылетать, когда времени в обрез, понесла меня нелегкая в этот раз!..

Облачность кончилась вместе с горами. Стал снижаться. Татарский пролив, плавают льдины. Снизился метров на двести над проливом. Виден высокий обрывистый берег. Куда лететь — вправо или влево? Вдруг да в Японию прилетим? Полетел влево. Летели минут пять, а казалось — целый час. Стало совсем темно, а Александровска все нет. Тогда я решил вернуться обратно и лететь по берегу на север, — все-таки в свою сторону.

Через пятнадцать минут впереди вижу свет. Какой? Подлетаю ближе: электрический. Мне сказали, что электрический свет можно увидеть только в Александровске, — больше нигде электричества нет. Обрадовался: наконец-то прилетели!.. Между двумя горами расположились дома, но аэродрома не видно. Куда же мы прилетели? Сделал два круга, — костров никто не разжигает. Один из моих пассажиров — председатель крайсовета Осоавиахима товарищ Захаров несколько раз был в Александровске. Сидел он в пассажирской кабине на переднем сиденье. Я ему кричу в окно:

«Что это за свет?» Он отвечает, что это не Александровск, а вероятно Дуэ. До Александровска еще двенадцать километров. Через пять минут я увидел зарево гораздо большее, чем в Дуэ. Вот он — Александровск! Подлетаю ближе. По углам аэродрома развели четыре громадных костра. Сделал круг, сел хорошо. Публика бегает, указывает — куда рулить. Подрулил к сараю, остановил мотор. Но в моторе какой-то музыкальный шум. Прислушался как следует, — да это оркестр играет, нас встречают с музыкой!

После мне рассказывал председатель окрисполкома, как нас ожидали.

— Нам сообщили из Рыковского, что вы пролетели. Ну, мы, конечно, приготовились, все напряженно смотрим на небо. Лететь вам самое большее двадцать минут, — всего только сорок километров. Прошло тридцать минут — вас нет, прошел час — вас нет. Что случилось? Я объявил публике, что кто первый увидит самолет, тот и будет первый на нем летать. Все смотрели в ту сторону, откуда вы должны были прилететь, каждый хотел увидеть первым, и вдруг услышали шум мотора с противоположной стороны. Самолет увидели все вместе. Придется вам всех катать...

16 января 1930 года линия на Сахалин была открыта.

★

Я регулярно стал летать с пассажирами: один рейс на Оху, один на Александровск — по очереди.

В середине марта летел я из Александровска. Мороз был небольшой — пятнадцать градусов. Летели на смеси бензина с толуолом. По берегу Татарского пролива дошли до Виахты, от Виахты повернули налево через пролив, на берег материка. Выйти на материк я должен был далеко правее залива Де-Кастри. Пролетел больше половины пути, как в контрольном стекле перестал шевелиться шарик, — прекратилась подача бензина из главных баков в верхний бачок, откуда мотор питался самотеком. Отказала моторная помпа. Попробовал ручную — не качает. По контрольному стеклу вижу, что бензин в верхнем баке заметно убавляется. Стал соображать, что делать? Вернуться обратно на Сахалин и сесть в Виахте — бензина нехватит. Ближе Виахты — посадка невозможна. Впереди — берег материка. От берега на-

чинается сплошная тайга и горы, а перелететь горы до озера Кизи и думать нечего. Посмотрел вниз на Татарский пролив — плавают льдины. Есть льдины очень большие, но сесть рискованно: вдруг да поломаю самолет? А делать что-то нужно...

У берега материка лежит ровный лед метров на сто шириной. Я решил сесть на эту кромку берегового льда. Особенно рассматривать — ровный лед или неровный — не пришлось: бензин вот-вот кончится. Сел хорошо. Не останавливая мотора, стал искать причину. Отвернули пробку, вытащили фильтр, а он весь забит кристалликами снега. Значит, кто-то нечаянно или с умыслом насыпал в бензиновые баки снег...

Все это мы исправили очень быстро, но как улететь? Лыжи самолета примерзли, нужно за конец крыла покачать, а качать некому. Самое близкое, где мы могли бы найти людей — это в заливе Де-Кастри, а он от нас километров за пятьдесят. Давал несколько раз полный газ мотору, думал — сорвусь с места, — нет, не сорвался. Тогда я обращаюсь к пассажирам:

— Кто сидит у дверей, пусть вылезет, покачает машину за конец крыла, а как только машина тронется, пусть бежит и садится на ходу. Я буду рулить тихо.

Один из пассажиров, самый молодой, вылез и стал раскачивать. С большим трудом удалось стронуть с места машину. Пассажир побежал к кабине, но попал в струю от винта. Сильным ветром сорвало у него с головы шапку, и он побежал за шапкой. Пришлось остановиться — не лететь же без пассажира!

Говорю бортмеханику Аникину:

— Придется тебе заняться этим делом. От пассажиров, как видно, толку мало.

Аникин снял доху, положил на сиденье рядом со мной, а сам в одной фуфайке пошел к крылу. Зарулили на старое место. Я медленно стал рулить по направлению подъема. Аникин на ходу влез на крыло, перелез через капот мотора. Он еще как следует не забрался в пилотскую кабину, как я дал полный газ и стал подниматься. Одной рукой управляю, а другой помогаю Аникину одеваться. Тесно, ветер дует, страшно неудобно, но наконец справились и с этой задачей. До Хабаровска долетели благополучно.

Прилетел я как-то в Александровск. Накануне выпал большой снег. Ветром надуло такие бугры на аэродроме, что, когда я сел, несколько человек помогали мне за крылья тащить самолет и я с большим трудом дорулил до станции. А на другой день я должен был лететь обратно в Хабаровск. Лететь нельзя, нужно равнять аэродром, а кто будет равнять? Некому. На Сахалине рабочие руки достать трудно. Пошел в окрисполком, стал просить людей.

— Рады бы помочь, да нет людей.

Начальников станций у нас тогда не было. В Александровске начальником был секретарь окрисполкома, в Охе — какой-то кооперативный работник, в Верхнетамбовской — председатель сельсовета. Из всякого положения летчику надо было находить выход самостоятельно.

На другой день утром пошел я к начальнику погранотряда. Он объяснил мне, что люди свободные есть, но послать их не может, так как они на отдыхе.

— Ты пойди и агитни сам, они тебя хорошо знают.

Пришел в казармы, народу много. Нашел командира взвода, объяснил ему цель своего прихода. Командир встал на табуретку, крикнул:

— Внимание! Товарищ Водопьянов хочет вам что-то сказать!..

Все, как один, приблизились к нам. Я забрался на табуретку и начал объяснять в чем дело...

Пошло не сорок человек, как я просил, а шестьдесят. Пограничники вооружились лопатами и в течение трех часов заравняли аэродром.

Я запустил мотор, откатал восемь человек (тянули жребий), а на другой день улетел в Хабаровск.

Другой случай произошел в Верхнетамбовской. На сквозной рейс от Хабаровска до Александровска бензина нехватило. Пришлось сесть в Верхнетамбовской. Но начальник Верхнетамбовской станции заявил мне:

— Бензин весь. Выслали из Хабаровска, но когда его привезут — неизвестно.

— Я лечу в Оху, — сказал я ему, — вернусь дня через три, может быть к тому времени привезут бензин.

Возвращаюсь через три дня.

— Бензин, — говорит начальник, — не привезли, придется вам подождать.

Что ж делать, подожду. Вдруг вижу — летит самолет «П-1». Летит он из Мариинска в Хабаровск без посадки в Верхнетамбовской. Пролетел через наш аэродром. Я еще позавидовал: «Счастливчик, скоро будет в Хабаровске, а я вот — сиди, жди, пока привезут бензин». Минут через десять вижу — возвращается и, не делая круга, садится на конце аэродрома возле торосов. «Ну, — думаю, — гроб машине!» Самолет подпрыгнул метра на четыре вверх, потом накренился налево, крылом и лыжей ударился о торосы и тут же остановился. Мы подбежали к нему. Шасси было сломано.

— Мотор, — говорит летчик, — перестал тянуть. Еле-еле долетел до аэродрома.

— Не долетел, а перелетел, — заметил я.

— Хорошо, что вы, товарищ Водопьянов, здесь, я с вами пошлю письмо в Хабаровск, чтобы прислали шасси.

— Бензина у тебя много?

— Килограммов двести.

— А мне нужно сто. Спускай из баков, нальем в мои.

Быстро заправили мой самолет, и я полетел в Хабаровск.

Через два дня полетел опять в рейс. Бензина в Верхнетамбовскую еще не привезли. Я выгрузил шасси для машины товарища и взял у него остаток бензина.

— Пока ты, — говорю, — отремонтируешь свой самолет, привезут бензин.

На этот раз я летел только до Николаевска. В Николаевске забрал четырех пассажиров. Летели они в Хабаровск на съезд. При отлете я попросил начальника станции товарища Гнедкина проводить меня на старт.

— Вырулим на старт, — предупредил я его, — я, не останавливая самолета, буду подниматься. Как только дам полный газ, вы бросайте крыло.

— Хорошо, — говорит.

Стали рулить, вырулили на старт. Товарищ Гнедкин помог развернуть самолет против ветра. Даю полный газ, но... не могу оторваться. Решил убрать газ. Самолет бросило влево, и тут же он пошел в воздух.

— Что случилось? — кричу бортмеханику Аникину.

А тот хохочет.

— Гляжу, — говорит, — ноги начальника станции болтаются под крылом. Только хотел тебе крикнуть, как он оторвался...

Оказывается, начальник станции взялся обеими руками за дужку крыла, а когда я дал полный газ, он никак не мог оторвать руки. Сначала он бежал, а потом не стал поспевать, повис на дужке. «Думал, — рассказывал он потом, — что улечу вместе с вами, но руки не выдержали — я оторвался. И покувыркался же я по снегу!.. Ушибся не сильно, но встать сразу не мог».

Прилетаем опять в Верхнетамбовскую.

— Бензин привезли?

— Нет, — говорит начальник, — но я узнал, что сегодня утром обоз с бензином вышел из Комсомольска. Это тридцать километров отсюда. Скоро должны быть у нас.

Пассажирам моим во что бы то ни стало нужно сегодня попасть в Хабаровск. Тогда я предложил не выключать мотора, а полететь и посмотреть: если недалеко обоз с бензином — вернуться и подождать его, если же он далеко — остаться ночевать.

— Вот, — говорит начальник станции, — удобный случай покатать наших активистов, а то вы давно обещали, а до сего времени не покатали.

Посадил четырех человек, полетел. Лечу пять километров — обоза нет. Лечу дальше, вижу — внизу сани. На санях бочки. А сбоку озеро и на нем ровно лежит снег. «Дай, — думаю, — сяду и налью бензин, а то они приедут поздно».

Развернулся и прямо с Амура стал планировать на озеро. Сел мягко, хорошо. Один пассажир побежал сказать, чтобы подвезли бензин к самолету. Подвезли. Налили. Минут через сорок вернулся обратно в Верхнетамбовскую, забрал своих и в этот же день прилетел в Хабаровск. Пассажиры на съезд не опоздали.

Весна. Сообщение с Александровском на лошадях и собаках прервано. Лед от берегов отошел. Попасть на Сахалин можно было только на самолете. Я в последний раз прилетел в Александровск, закрывая зимнюю навигацию.

Возле Александровска стоят два судна: ледокол «Добрыня Никитич» и пароход. На пароходе приехало пятьсот человек, командированных НКПСом для постройки новой железной дороги.

Изыскатели — кто в валенках, кто в ботинках. Их нужно обуть, а сапог в Александровске нет. Люди не могут начать

работать. Каждый день их вынужденного бездействия приносит государству огромные убытки, и, кроме того, срываются изыскания новой трассы.

Местные власти забили тревогу по всем населенным пунктам Сахалина. Вскоре сапоги нашлись в селе Верещагине, отстоявшем от Александровска на триста пятьдесят километров. Но как доставить эти сапоги, когда распутица сделала совершенно непроходимыми даже немногие тропинки? Морским путем воспользоваться тоже нельзя: Верещагино расположено на северной части Сахалина, а там у берегов еще стоит сплошной лед.

Меня вызвали в окрисполком. Там сидело несколько человек.

— Хорошо, что ты прилетел, товарищ Водопьянов, — обратился ко мне предокрисполкома товарищ Курпель. — У нас здесь безвыходное положение. Просим тебя: слетай за сапогами в Верещагино.

— Нет, товарищи, не могу.

Один из товарищей улыбнулся. Очевидно, мой ответ показался ему шуткой.

— Но почему же не можешь? — спрашивает начальник погранотряда товарищ Жуков.

— Без разрешения начальника управления не могу лететь. Пошлите радиограмму в Хабаровск. Если разрешит, — с удовольствием.

К вечеру меня опять вызывают в окрисполком, показывают телеграмму из Хабаровска. Читаю: «Категорически запрещаю вылет Верещагино».

— Ну вот. Тем более не полечу.

А тут уже создана специальная тройка — «сапожная комиссия», как я ее назвал. Тройка наседает:

— Плевать нам на их запрещение! Мы объявляем военное положение и мобилизуем вас лететь за сапогами. Не полетите — посадим.

— Что хотите делайте, но я не полечу.

И ушел.

Жил я в одном доме с председателем окрисполкома. Вечером товарищ Курпель снова обращается ко мне:

— Как же быть, Миша? Положение жуткое... Приехавших во что бы то ни стало надо обуть. Иначе будут сидеть без дела полтора месяца.

Я ему ничего не ответил, но все время думал, как бы слетать за сапогами. Формально я нарушил бы дисциплину, но зато оказал бы государству большую услугу.

— Хорошо, выход есть, — сказал я ему наконец. — Я полечу за сапогами завтра утром. Обманите меня...

Товарищ Курпель охотно согласился обмануть.

Утром вылетел.

Полдороги летел хорошо, погода была удовлетворительная. Дальше попал в снегопад. С большим трудом добрался до Верещагина. Село стоит на берегу Татарского пролива. Очень низко делаю несколько кругов, выбираю место для посадки. Видимость отвратительная. Найду площадку, развернусь — пропала площадка. Опять ищу. Летал минут двадцать. В конце концов сесть удалось.

Сейчас же нагрузил полную пассажирскую кабину сапогами, но вылететь обратно не рискнул. Решил переночевать. Только попросил верещагинцев отправить радиограмму в Александровск: «Летчик Водопьянов прибыл. Ввиду плохой погоды вылетит завтра». Но, как это иногда бывает со срочными радиограммами, она не захотела итти к месту назначения. Александровск радиограммы не получил, а получил ее... Хабаровск! Там радиограмму немедленно вручили начальнику воздушных линий. Он послал запрос в Александровск, но и эту радиограмму там не получили.

Утром я вылетел из Верещагина. Повторилась вчерашняя история. Сначала погода хорошая, но с полпути начался сильный мокрый снегопад. На крыльях стал намерзать лед. По берегу лететь нельзя — облачность почти закрывала его. Морем итти тоже нельзя — там все сливалось в общий фон. Пришлось итти метрах в трех-четырех над плавающими льдинами, ориентируясь извилистым берегом. Ближе к Александровску снег усилился, и я рисковал каждую минуту зацепить крылом за берег...

Весь день и всю ночь на Александровском аэродроме дежурили члены «сапожной комиссии». Они поддерживали огонь в кострах, надеясь, что я прилечу. Шли тревожные минуты, воображение рисовало жуткие картины: Водопьянов разбился, самолет сгорел и т. д. Жалели меня члены комиссии. Продежурили они всю ночь. Наступил рассвет. Закоченелые люди, греясь у костров, без надежды поглядывали на

тучи. В полдень уже собрались послать экспедицию на розыски. Вдруг раздался шум мотора!

Радости моей «сапожной комиссии» не было конца. Прилетел благополучно — и привез 350 пар сапог!

На другой день запасся всеми документами и вылетел на материк. Поздно вечером прилетел в Хабаровск. Прихожу в общежитие, встречаюсь с начальником управления.

— В Верещагино летал?

— Летал. По твоему распоряжению.

— Никаких распоряжений я не давал.

— Как не давал, когда мне об этом сообщил председатель окрисполкома?

— Это недоразумение. Они тебя просто обманули.

— Неужели обманули? — засмеялся я.

А товарищ Ривадин продолжал:

— Получаю телеграмму из Верещагина: думал сначала, несчастье, заблудился ты, вынужденная посадка, — страшно беспокоился. Да как же ты полетел в такой рискованный полет, ведь в Верещагине негде спуститься?

— Спуститься там нашлось где, и ничего страшного нет. Подумаешь — триста пятьдесят километров!.. Но ты представляешь, что мы сделали! Мы выручили из беды целую экспедицию. За этот полет я получил с НКПСа тысячу пятьсот рублей. Вот, получай.

Позже товарищ Ривадин узнал, как меня «обманули».

После полета в Александровск я должен был еще слетать последний раз в Оху. Из Охи надо забрать четырех пассажиров и вернуться ночевать в Николаевск-на-Амуре.

На аэродроме меня ожидало не четыре пассажира, а четырнадцать. Каждый подходил с большим мандатом и требовал, чтобы его перебросили на материк. Знали, что я последний раз к ним прилетел.

— Я-то при чем? — отвечаю им. — Есть у нас начальник станции. Кого посадит, того и повезу. Больше четырех человек взять не могу.

В конце концов договорились, кому лететь. Вдруг подходит ко мне жена инженера товарища Попова и говорит:

— Товарищ Водопьянов, возьмите меня. Я соглашусь хоть на крыле лететь, только возьмите.

А сама, бедняжка, плачет. Ей нужно было во что бы то ни стало попасть в Москву — кто-то умирал из родных.

— Не могу я вас взять.

— Если вы меня не возьмете, я покончу самоубийством.

А тут еще товарищ Попов подошел:

— Возьмите ее, товарищ Водопьянов.

Пришлось взять ее пятой. Посадил ее между передними двумя креслами. Почту рассовал — кому на плечи, кому на колени, а часть почты товарищ Аникин положил под капот, сбоку мотора.

Прилетели в Николаевск, переночевали. На другой день привезли еще два мешка почты. Аникин и эту почту засунул под капот.

Утром вылетели из Николаевска. Отлетели километров сорок. Повернул в горы. Вдруг почувствовал запах резины. Что-то неладно с мотором. Посмотрел под ноги — мать честная — горим! Высота триста метров. Я резко развернулся, стал планировать и сел около гор на маленькую речушку. Выскочил, открыл капот. Смотрю — горит наша почта. Прогорел бок капота, на моторе сгорела краска, с правой стороны прогорели все провода от магнето. Быстро выбросили пылавшую почту, закидали ее снегом, убрали обгоревшие провода и на одном магнето полетели обратно в Николаевск. Пассажирка наша, увидев, что мы возвращаемся, и боясь, что ее высадят в Николаевске, стала упрашивать, чтобы мы летели в Хабаровск. Я говорю ей, что не могу лететь на одном магнето девятьсот километров.

— Если вы захотите, долетите и на одном магнето.

Я на нее страшно разозлился:

— Если уж я захочу, то вас высадят!

В Николаевске достали провода, наладили второе магнето, составили акт на часть сгоревшей почты и на другой день благополучно прилетели в Хабаровск. Этим полетом закончили зимнюю навигацию.

За проделанную работу мы с товарищем Аникиным получили от управления Добролетом благодарность, и из второй категории нас перевели в первую.

После закрытия зимней навигации меня вызвали в Москву для перегонки самолета «В-33», предназначенного на Сахалинскую линию.

В Москву я прибыл к Первому мая.

Пришел на Ходынку ознакомиться с новым самолетом. Смотрю — у одного из ангаров Добролета стоит красивая металлическая машина № 144 немецкой фирмы Юнкерс. Я остановился перед ней, с искренним восхищением разглядывая совершенство ее форм. Всем своим видом «В-33» кричала о необычайной легкости и быстроте.

Я не знал, что эта машина предназначена для нашей линии, и спросил начальника аэростанции товарища Чулкова:

— Что это за красавец? Кому он принадлежит?

В моем вопросе звучала искренняя зависть к тому человеку, которому придется летать на этой новой чудесной машине.

Чулков улыбнулся и спросил меня:

— Что, хороша машина?

Я ничего не ответил, только развел руками.

Он продолжал:

— Эта машина предназначена для Хабаровска. Сегодня же ты ее прими и готовься к перелету.

Я обрадовался.

В то время мне еще не приходилось совершать больших перелетов, и вдруг такое счастье: первый перелет и на такой прекрасной машине.

Бортмехаником мне назначили товарища Грошева, моего старого бригадира. В 1928 году он уже стал бортмехаником и летал в Арктике с летчиком Бабушкиным.

Вылет был назначен на 2 мая, но нас не пускала погода. Густые тяжелые облака и дымка тумана затянули небо и землю от Москвы до Свердловска. Об этом мы узнали по сводкам и решили отложить вылет до утра.

В два часа ночи я приехал на аэродром. Там меня уже ждал Федор Иванович Грошев.

— Ну, как погода, Миша? — спросил он.

— Хорошая, — коротко ответил я и приказал заводить мотор.

Грошев снял чехлы, покачал стабилизатор и руль, потом повернул блестящий металлический винт и крикнул:

— Контакт! . .

Я ответил:

— Есть контакт!

Мотор зарычал, нарушая тишину наступающего утра.

Задолго до восхода солнца наша машина уже кружилась над аэродромом. И, убедившись, что все приборы и мотор работают хорошо, я взял курс на восток.

Не долетая Владимира, мы попали в низкую облачность. Она нас прижимала к земле. В конце концов я был вынужден перейти на бреющий полет. Но так долго продолжаться не могло. Облачность опустилась, и земля стала скрываться. Я вынужден был пробиваться вверх.

Несколько минут спустя мы попали в прослойку между облаками. Сверху — непроницаемые серые тучи, снизу — непроницаемый белый туман. Мы летим вперед по компасу, не видя земли и неба.

Федор Иванович, который не привык летать, не видя земли, часто поглядывал на меня, стараясь прочесть на моем лице какие-нибудь сомнения.

Через час в облаках стали попадаться окна. Мы увидели землю, но куда пришли — сразу я определить не мог. И только после того, как облачность кончилась, я восстановил ориентировку и убедился, что прямо передо мной город Гороховец.

Несколько часов полета, несколько городов, промелькнувших внизу, и, круто накренившись, мой «В-33» делает круг над зеленым лугом, по которому огромными белыми буквами выведено «Казань». Три часа сорок минут — и семьсот пятьдесят километров остались позади.

Из Казани мы в тот же день решили лететь без посадки в Свердловске в Омск — еще шестьсот пятьдесят километров. Горючего у нас на шесть часов — должно хватить.

До Свердловска дошли за четыре часа. У меня не было никаких сомнений, и мы смело прошли над городом. Но вскоре ветер изменился и стал дуть навстречу, значительно сократив скорость самолета.

Прошло три часа после того, как Свердловск остался позади. Солнце уже низко. Через какой-нибудь час станет темнеть, а мы все еще летим. Я не теряю надежды дотянуть до Омска. Но трезвый расчет говорит, что это нам вряд ли удастся. Лететь еще около трехсот километров, а времени осталось не больше сорока минут. Впрочем, это меня не особенно пугало. Я знал, что в Омске аэродром оборудован для ночных полетов. Меня больше беспокоило другое: хватит ли горючего? Ночью, если остановится мотор, трудно найти

место для вынужденной посадки. И, посоветовавшись с Грошевым, я решил сесть на первой попавшейся промежуточной площадке.

Скоро впереди показался Петропавловск. Пролетев город, увидели аэродром и, долго не раздумывая, сели.

Несмотря на позднее время, навстречу нашей машине бегут местные жители. Вот они уже обступили нас, и каждый непременно хочет подержаться за металлические крылья самолета. Приходится упрашивать, отгонять, наконец я поручаю охрану самолета пионерам. Они с важным видом стоят у крыльев машины, точно в почетном карауле.

В Петропавловске нашелся бензин. Силами работников аэродрома наш самолет был заправлен. В два часа ночи мы снимаемся и через час сорок минут садимся в Омске. Здесь мы закусываем, но отдыхать некогда — надо продолжать полет, чтобы возможно скорее выполнить порученное задание — долететь до Хабаровска.

Я вырулил на старт. Там, готовый к отлету, стоял почтовый самолет «Фоккер С-IV», только-что вышедший из капитального ремонта. Моя машина была загружена имуществом и добавочным бензином. Я зарулил дальше и при подъеме зацепился крылом за стойку почтового самолета. «Фоккер» немедленно отправили обратно в ремонт, а мы осмотрели свое крыло, на котором, к счастью, оказалась только маленькая помятина. Ничего страшного, лететь можно. Но в Хабаровск прилететь с таким крылом просто стыдно. Я решил его отремонтировать в Иркутске, а пока вылетел. Вечером сели в Красноярске.

От Москвы до Новосибирска лететь было хорошо, если не считать Уральского хребта. Кроме промежуточных площадок, здесь мы могли без особого риска сесть на любом поле. От Новосибирска начинается тайга. Она будет сопутствовать нам до самого Хабаровска. Для вынужденных посадок места очень мало. В то время линия была плохо оборудована, особенно ее последний участок — от Иркутска до Хабаровска. Но с таким бортмехаником как Грошев лететь было не опасно.

В Красноярске нас хорошо встретили. Переночевав, мы вылетели дальше и на третий день после вылета из Москвы благополучно снизились в Иркутске. Здесь первая, наиболее легкая половина нашего пути закончилась. Мы прилетели

сюда за тридцать шесть летных часов, поставив рекорд скорости для машины нашей категории.

От Иркутска до Хабаровска мне пришлось лететь с другим бортмехаником, с моим старым товарищем по полетам на Дальнем Востоке — Аникиным. Мы с ним решили пойти от Иркутска до Хабаровска — три тысячи километров — без посадки.

Может быть Иркутск очень хороший город. Не знаю. Но на нас он произвел не совсем отрадное впечатление.

Началось с первых минут после посадки. Осмотрев самолет со всех сторон, пощелкав пальцами по упругому алюминиевому гофру, «иркутяне» сели в автомобиль и уехали, бросив нас на аэродроме в восьми километрах от города. Мы немного погоревали, а потом прекрасно расположились с консервами и бутербродами под широким крылом самолета. Закусив — занялись своими делами. Грошев сдал машину Аникину, еще накануне приехавшему в Иркутск, и теперь, отколов орден Красного знамени от синей шерстяной блузы, стирал ее в бензине. Я лежал, вытянувшись во весь рост, на короткой траве и вслух сам с собой обсуждал возможные сроки ремонта крыла.

Часов пять спустя, после неоднократных звонков в город, автомобиль, наконец, приехал. Опять беда: оказалось, что начальник ремонтных мастерских, которого мы ждали, остался в городе.

Нам сочувствовали, говорили, что это очень обидно и что не нужно бы нам налетать на другие самолеты, а вот насчет срочного ремонта ничего сказать не могли: «В Иркутске, мол, весь ремонт срочный, и раньше чем через два дня вас не выпустят».

Нам стало обидно, но делать было нечего. Поехали в гостиницу. Там долго не хотели понять, почему четыре человека хотят спать на четырех кроватях; убеждали, что одна простыня на двоих — это норма, а утром часов в шесть разбудили и приказали немедленно вставать, так как одеяла надо отправлять в дезинфекцию...

Через два дня Аникин достал где-то новые бидоны, более емкие, чем наши, запрятал их в машину, а вечером, распрощавшись с Грошевым, мы поехали на аэродром, чтобы подняться с первыми проблесками рассвета.

Но Иркутск, так плохо встретивший нас, не хотел отпу-

скать: к ночи пошел дождь, и телеграф принес жуткий прогноз погоды. Простые слова: «В районе Забайкалья низкая облачность, временами снег, ветер шквалистый до десяти баллов», дополненные воображением, создали мрачную картину высоких сопок, щедро разбросанных в этих краях, снежных вихрей, упирающихся в крылья самолета, бесконечной «болтанки» и нолевой видимости, при которой нетрудно со всего двухсоткилометрового хода врезаться в скалу.

Мы остались...

В два часа ночи задребезжал звонок будильника. Быстро одевшись, мы забрались в машину. Ветер попрежнему был попутный.

Поднявшись, мы быстро пошли навстречу восходящему солнцу, и скоро перед нами открылся простор Байкала.

Фиолетовый Байкал казался мрачным и негостеприимным. Тонкая ледяная кора, исчерченная паутиной трещин, не выдержала бы нашего веса, и «В-33» вместе с нами навсегда бы спрятался на его глубоком дне... Впрочем, эти страхи были очень надуманными. Мотор работал спокойно, и было не страшно, а радостно от ощущения Байкала под ногами.

Впереди на горизонте, изрезанном силуэтами гор, показались прозрачные белые облака. Солнце медленно вылезало из-за горизонта, забираясь в кабину сквозь левое окно. Под ногами уже тянулась запорошенная снегом бесконечная тайга.

Облака, тщетно пытавшиеся убежать от нас, все приближались, и скоро мы увидели, что впереди над тайгой висит туча.

Можно было вернуться, но работа на Сахалинской линии приучила меня не делать этого. Мы врезались в серые тучи, капельки дождя поползли по гофру крыльев и, мгновенье провисев на тонком конце крыла, срывались, рассыпаясь короткими водяными кисточками. Машину сильно болтало.

Пролетев около трех часов, начали искать подступов к Яблонову хребту, но густой туман и тучи не позволяли пробиться над горами. Мы пробовали заходить с севера и с юга, набирали две тысячи метров высоты, стараясь пройти над хребтом, но погода была против нас. Тогда я вышел на железную дорогу и попытался пройти по ней, но и это не удалось. Пришлось сделать вынужденную посадку около станции Могзон.

И опять нас обступили набежавшие откуда-то люди. Аникин один остался у машины, мы вдвоем с сопровождавшим нас от самой Москвы журналистом поехали на станцию. Запросили погоду, съели что-то в буфете станции. Через три часа, узнав, что над Читой светло, бросились к машине и привели ее на старт в самый угол тяжелого кочковатого аэродрома.

С большим трудом нам удалось поднять машину у самого леса, и скоро мы сели в Чите, где нас прекрасно встретили военлеты.

В Чите хорошо отдохнули перед последним этапом и за несколько часов до рассвета стартовали в Хабаровск. К пяти часам вечера увидели мост через Амур, кирпичную трубу электростанции и радиомачту.

Вылезая из кабины, я посмотрел на часы и сказал:

— Восемь тысяч километров — за сорок часов сорок пять минут... Ничего!

Добролетовцы Хабаровска устроили нам теплую товарищескую встречу. В этой встрече особенно приятным было искреннее восхищение перелетом наших товарищей по профессии — морских летчиков. Они прибыли сюда несколькими днями раньше поездом и привезли с собой такие же «В-33» в разобранном виде.

Утром я узнал ошарашивающую новость.

— Это был ваш последний перелет на колесах, — сказал товарищ Ривадин и приказал немедля переменить колеса на поплавки.

Пришлось срочно «переквалифицироваться» в морские летчики, и я с радостью принялся за учебу.

«Шефство» надо мной приняли товарищи Капридов и Симоненко.

После четырех полетов с инструктором я полетел самостоятельно. После трех самостоятельных полетов мне заявили:

— Подучились, и хватит. Отправляйтесь-ка в Александровск-на-Сахалине.

Мне, проходившему учебу на реке, предложено было совершить самостоятельный полет с посадкой на море. Летчик, к которому я обратился за инструктажем, сообщил:

— В сильный шторм вам придется садиться, не долетая девяноста километров до Александровска, в заливе Виахта

В случае же штиля нужно садиться у устья реки Александровки. Но в штиль бывают сильные «накаты» (волны), и при посадке навстречу «накатам» можно о них разбить самолет. Садиться вдоль «накатов» — лучшее, что я и могу вам посоветовать.

Этот инструктаж мало порадовал меня, и я попросил, чтобы в этот перелет отправили старых морских летчиков, которые по возвращении из рейса смогли бы поделиться со мной опытом.

Со мной согласились.

В начале июня вылетели два самолета: один в Александровск, другой в Оху. Я с нетерпением ожидал возвращения отправившегося в Александровск самолета, но вместо самолета дождался телеграммы: «Вернулся в Мариинск. Татарском проливе районе Де-Кастри сплошной туман».

Вслед за этой телеграммой пришла другая: «После неоднократных попыток пробить туман пришлось возвратиться Мариинск. Последнем полете сломался поршень. Прошу срочно прислать новый».

Мне приказали немедленно лететь с поршнем в Мариинск, отдать его, забрать застрявших пассажиров и переправить их в Александровск.

Пришлось лететь с поплавками первым.

Благополучно прилетел в Мариинск. Отдал поршень, забрал пассажиров и вылетел в Александровск.

Подлетаю к Татарскому проливу. В районе Де-Кастри — сплошной туман. Он был невысок (восемьсот метров), я пошел над ним по компасу, не видя воды, и через сорок минут увидел сопки Сахалина.

Приближаюсь к Александровску. Самолета не качает, не бросает — ветра как будто нет. Нет и тумана, море видно хорошо. Для того чтобы окончательно убедиться, что нет ветра, я снизился и стал всматриваться в деревья. Деревья стоят спокойно. Заметил над каким-то зданием красный флаг. Висит. Ветра, значит, нет. Однако на море заметно волнение.

Как садиться? Вдоль или поперек волны? Накат это или волнение от ветра? Обращаюсь к бортмеханикам:

— Как, по-твоему, большая это волна?

— А шут ее знает! Я в этом деле слаб.

Обращаюсь к пассажирам:

— Вы в море плавали?

— Плавали.

— Как, по-вашему, большая это волна или маленькая?

Переглянулись мои пассажиры между собой, пожали плечами и замялись. Увидя, что от нашего «совещания» толку мало, я начал мозговать сам.

Сделав еще один круг, я увидел около знаменитых «Трех братьев» наименьшую волну и решил схитрить и сесть под углом 45°, что давало среднее между посадкой вдоль и поперек волны.

Сел удачно и очень мягко.

При ближайшем рассмотрении выяснилось, что на море ни волны: тишь, «мертвая зыбь». А я-то, впервые попавший на море, решил, что оно «бушует»! Даже неловко как-то стало.

Стараясь сохранить невозмутимый вид (ведь пассажиры рядом), я стал рулить к берегу. Недорулил метров пятьдесят. Стоп! Сели на мель. Сидим и видим, что по берегу мечутся люди.

Пока на берегу раскачивались, начался прилив, и нас стало относить в море. Лица пассажиров побледнели, да и у меня настроение начало портиться. Но счастье и здесь не изменило нам. Во-время подоспевший катер забрал нас на буксир и подвел к остановке.

Когда нас ввели в реку, я поразился ее величиной. Почему же я не заметил ее сверху? Начальник станции объяснил: река эта очень мала и увеличивается только во время приливов. На метеорологической станции я взял расписание приливов и отливов, которым в дальнейшем и руководствовался.

На ошибках учатся. Этот перелет со всеми его злоключениями подковал меня к дальнейшим морским полетам. Дело пошло гладко. С каждым днем я чувствовал себя уверенней. Больше того — я начал устанавливать рекорды. Были дни, когда я покрывал расстояние от Хабаровска до Охи на Сахалине и обратно (две тысячи триста шестьдесят километров) в тринадцать с половиной летных часов. В один из месяцев, в конце летней навигации, совершая полеты в труднейшей обстановке, я налетал двадцать пять тысяч километров, перекрыв месячный план на двести пятьдесят процентов.

*

Летом 1930 года Институт рыбного хозяйства послал специальную экспедицию в Охотское море для определения количества морского зверя. Во главе экспедиции стоял молодой ученый, товарищ Дорофеев.

До тех пор в Охотском море зверь никогда не добывался. Только туземцы охотились на него кустарным способом у берегов Татарского пролива. А между тем Охотское море очень богато белухой и нерпой. Эти природные богатства лежали мертвым капиталом.

Дорофеев обратился к начальнику управления с просьбой дать самолет на несколько разведывательных полетов в районе Шантарских островов. Товарищ Ривадин разрешил с условием, если пилоты сами согласятся лететь в часы своего отдыха.

Первым полетел на разведку морского зверя я. Дорофеева посадил рядом с собой, на место бортмеханика. Из пассажирской кабины ему было бы плохо видно. Аникин сел в пассажирскую кабину.

Погода была неважная. Облачность низкая, всего двести метров. Полетели сначала на восток. Шли два с половиной часа. Льда нет. Под нами чистая водичка, хотя эта водичка перекатывается огромными волнами. Посадка на такую волну опасна. Повернули на север. Минут через тридцать Дорофеев кричит:

— Чувствуешь, холодной влагой понесло? Значит, недалеко лед.

И верно, минут через пять стали попадаться отдельные льдины. Сначала редко, а потом все чаще и чаще. Увидели черные пятна на льдинах. Снизились, летим над льдиной, смотрим — пятна зашевелились. Нерпа! Веселее стало. От одной льдины подлетаем к другой, а там зверя еще больше. Мы стали перебивать друг друга:

— Смотри, вот...

— А вот сколько!..

Потом пошел сплошной лед, и нерпа стала попадаться реже.

Нерпа — страстная путешественница. На сплошном льду ее почти нет, а на редко плавающих льдинах вы обязательно ее встретите.

Возвращаемся. Вдруг забарахлил мотор. Высота катастрофически теряется. Схватился за какую-то ручку, оказа-

лось — ручная помпа. Начал качать бензин. Мотор стал забирать и заработал хорошо. Значит, отказала моторная помпа.

Посмотрел я на Дорофеева, улыбаюсь, спрашиваю:

— Ну, как, полетим дальше?

— Нет, — качает он головой, — полетим домой...

Разведка была удачной.

Через неделю опять полетели с Дорофеевым. Облетали все Шантарские острова. На этот раз встречали не только нерпу, но и белух. Интересно смотреть на них сверху. Они плавают только по парам, плавают на спине, грея животы на солнце.

В этот день мы налетали восемь часов тридцать минут. Дорофеев остался очень доволен.

После полетов с Дорофеевым с месяц летал хорошо, без всяких приключений. Но в конце августа произошел со мной случай, о котором я всю жизнь буду помнить.

Летел я с Сахалина в Хабаровск. В Верхнетамбовской взял бензин. В моем распоряжении было три часа. Я должен был прилететь в Хабаровск до захода солнца.

Ветер средний. На борту у меня четыре пассажира. В Верхнетамбовской посадил еще одного. Этот пассажир очень просил взять его, ему срочно нужно было быть в Хабаровске. В штиль я бы его не взял, с пятью пассажирами мне не удалось бы оторваться от воды, а тут оторвались легко: ветер помог.

Ветер усилился до урагана. Самолет медленно продвигался против ветра. До Хабаровска осталось лететь минут пятнадцать, а тут село солнце. Мне бы надо было опуститься засветло и переночевать в каком-нибудь селе, да обидно показалось — Хабаровск рядом.

Минут через десять стало совершенно темно. Леса не отличишь от поля, поля от воды. Все слилось. Впереди показался свет — Хабаровск. Подлетаю к Хабаровску, лечу над городом, примерно на высоте пятьсот метров: высотомера не видно. Справа от города — Амур, но там совершенно темно. Полагается на берегу реки разводить костры, а костров нет. Делаю круг, чтобы потерять высоту. Только стал разворачиваться — ветром унесло за город. Темно. Свет города остался сзади. Ориентиров никаких не видно. Хотя бы какой-нибудь паршивый фонарик горел!

Продолжаю разворачиваться, все больше даю левую ногу. Самолет затрясло. Мотор затихает. Я быстро убрал газ, чтобы совершенно не остановился мотор. Сам продолжаю разворачиваться. Чувствую, что управление ослабело и скорость потеряна. Резко отдал штурвал от себя, чтобы набрать скорость, — и самолет сразу провалился. Почувствовал нагрузку на рули, — значит скорость набрал, самолет снова стал управляем. Мотор продолжает работать на малых оборотах. Самолет снижается, скоро земля. Крикнул Аникину:

— Гроб скоро!

Вдруг впереди показался свет. Ориентируясь по свету, поставил самолет правильно в отношении земли. Дал газ. Мотор заработал. Теперь все в порядке. Лечу низко над городом прямо на Амур. Смотрю — на берегу Амура, около спуска, горят два огромных костра. Захожу слева, стараясь видеть костры, по которым легче сажать самолет. Вдруг почувствовал, что самолет коснулся воды. Быстро приближаюсь к кострам. Одно крыло полезло в воду, потом вылезло, зато второе полезло. Самолет выбрасывает прямо на спуск, туда, куда и нужно. Подбежали несколько человек, схватили за крыло, стали привязывать к поплавкам веревку, но не успели... Самолет подхватило волной, бросило опять в реку, а следующей волной выбросило на берег, но не на спуск. Тут уже наши удержали его. Стали пассажиры вылезать. Один пассажир высунул голову из кабины — ветер сорвал с головы фуражку, унес в Амур. Хорошо, что одна лишь фуражка и погибла!

После этого случая я дал себе слово никогда не летать ночью на дневной машине. Это слово я ни разу не нарушил.

В конце навигации приключилась еще одна история.

Летел из Охи в Хабаровск. Смерклось. В сорока километрах от Хабаровска, над рекой, остановился мотор. Кончился бензин. Стал планировать к центру Амура на фарватер. Я рассчитывал, что пароход, который я только что обогнал, подберет меня и довезет на буксире до Хабаровска. Но надежды не оправдались. Ветром нас отнесло в сторону и прибило к одному из островков. Через некоторое время, уже в сумерках, мы заметили идущий вдали пароход. Мы выскочили на берег, развели костер и начали размахивать головешками. Увы... нас не заметили, и пароход прошел мимо.

Было нас шесть человек: я, бортмеханик и четыре пассажира. Ребята все молодые, энергичные, здоровые. В запасе шесть банок консервов. Мы их разделили поровну. Ни хлеба, ни посуды не было. У кого-то нашелся нож. Вскрыли банки, обстрогали палочки и по китайскому способу принялись уничтожать запас еды. В освободившихся банках вскипятили воду и за вечерним чаем стали обсуждать создавшееся положение. Ни до чего не додумались и решили лечь спать. Двое устроились в самолете, остальные пытались уснуть около костра. Сильный холод заставлял их время от времени вскакивать и согреваться в диких плясках.

На другой день обследовали свое пристанище. Это был небольшой, покрытый мелким кустарником остров. Кое-где попадались ягоды. Один из пассажиров заметил в воде затонувшую лодку. Мы вытащили ее и вылили воду. Лодка оказалась исправной, но без весел.

За день прошло много пароходов. Мы стреляли, махали, но нас никто не заметил.

Наступила вторая ночь. Я пытался поджечь остров с подветреной стороны. Гигантский костер привлек бы наконец чье-нибудь внимание. Но остров как нарочно не загорался.

Переспали вторую ночь. Хоть бы ветер переменился! Мы могли бы на самолете по ветру доплыть до южного берега, а там добраться до какого-нибудь селения. Но нет, ветер не меняется. Хабаровск рядом, а как бы не пришлось нам основательно поголодать.

Решили послать двоих на найденной лодке. Они должны были поплыть по течению, добраться до какого-нибудь села и сообщить телеграфом в Хабаровск о случившемся. Вместо весел вооружили их палками. Стали ждать. Есть хотелось ужасно. Каждому проходившему пароходу махали, но все безрезультатно.

Со стороны Хабаровска заметили черный густой дым, идущий из трубы парохода.

— Готовься, товарищи!

Становимся — кто на фюзеляж, кто на крылья.

Это не пароход, а военный корабль.

Начинаем стрелять, махать, — нет, не замечают.

Вот уже поравнялся с нами, уходит, но вдруг... замедлил ход и повернул в нашу сторону.

— Ура... заметили!

С корабля спустили шлюпку. Штурман с несколькими матросами подъехал ко мне. Я сказал свою фамилию. Меня на Дальнем Востоке знают. Штурман забрал меня на корабль, на котором ехал сам командующий флотилией товарищ Озолин. Он сейчас же дал распоряжение радисту связаться с базой. По приказу Озолина оттуда вышел катер с бензином. Меня накормили, товарищам отправили хлеб и консервы.

Я искренно поблагодарил товарища Озолина, и мы расстались.

Через два часа пришел катер, привез бензин. Заправили самолет, полетели искать товарищей, уплывших на лодке. У нас с ними был уговор, что они разведут костры. Несколько сел пролетели — костров нет. Стали садиться, спрашивать. В одном селе сказали, что были два летчика, поехали в село Петропавловское.

Полетели. Нашли. Они путешествовали весь день, так и не дошли до телеграфа.

Этим полетом я закончил свою работу, налетав за навигацию около ста тысяч километров. А всего я налетал на Дальнем Востоке сто двадцать пять тысяч километров.

До приезда в Хабаровск мне не приходилось бывать на Севере. Немало труда стоило освоиться с непривычными условиями полета. Но зато какая награда за труд — сознание, что ты делаешь дело огромной важности!

Работал я с большим настроением. Ведь шутка сказать — на лошадях и собаках на Сахалин добирались за тридцать дней! Каждому командированному на Сахалин выдавались две тысячи рублей — одна на обмундирование и одна на питание и оплату проезда. Мы брали триста пятьдесят рублей и доставляли пассажира за пять-шесть часов.

Правда, прежде чем обеспечить неслыханную в этих местах скорость передвижения, нам пришлось изучить линию, овладеть техникой полета в тумане и в сильном снегопаде, научиться свободно управлять самолетом, не видя неба и земли — научиться хорошо бороться с суровой природой Севера и побеждать ее.

Впоследствии, когда я освоил новые для себя условия, а для жителей всех населенных пунктов, расположенных по трассе линии, самолет стал вещью знакомой и обыденной,

я на весь полет тратил несколько часов: завтракал в Хабаровске, обедал в Александровске-на-Сахалине, а ужинал снова в Хабаровске. Бывали и срочные задания, когда в сутки приходилось летать на Сахалин по два раза.

Что и говорить — трудно было. Пришлось много работать, много учиться, чтобы оправдать высокое доверие, оказанное мне, тогда еще молодому летчику. И если бы не чувствовалось крепкой повседневной помощи товарищей, я вряд ли справился бы с таким ответственным заданием.

С МАТРИЦАМИ „ПРАВДЫ“

В НАЧАЛЕ 1931 года я, уже признанным летчиком, вернулся с Дальнего Востока в Москву. К тому времени Михеев завоевал широкую известность в стране, одним из первых освоив тяжелые многомоторные машины. И здесь мне пришлось снова у него учиться. Под его руководством я освоил трехмоторный «ПС-9» и вылетел на нем. На этой машине я в 1931 году открыл две новых пассажирских линии: Москва — Харьков и Москва — Свердловск. До тех пор здесь летали только легкие почтовые самолеты.

На новых линиях и на новой машине я за короткое время налетал восемнадцать тысяч километров. Так продолжалось до моей первой аварии, случившейся 26 мая 1931 года.

В этот день я летел из Казани в Свердловск. На борту моего самолета было девять человек — я, бортмеханик Броун и семь пассажиров.

В районе Янаула я заметил, что манометр правого мотора перестал показывать давление масла.

— Что случилось? — спрашиваю у бортмеханика.

Он уже сам чувствовал что-то неладное. В полете осмотреть мотор — дело не легкое. Но он ухитрился его осмотреть и доложил:

— В моторе нет масла. Его выбросило через дренажную трубку...

Чувствую — дело дрянь. Без масла того и жди, что мотор сгорит. Надо садиться. Здесь как раз показался Янаул. У меня отлегло от сердца.

«Вот и хорошо, — думаю. — Сяду в Янауле, возьму масла и благополучно доберусь до Свердловска...»

В Янауле в то время роль аэродрома играла небольшая площадка, расположенная невдалеке от железнодорожной станции. Конечно, ни о какой аэродромной службе не могло быть и речи. Площадку обслуживал некто Еремин — местный телеграфист, человек, ничего в авиационном деле не смыслящий.

Подлетаю к площадке — никого. Тем не менее — садиться надо. Ждать нельзя. Боялся — сгорит мотор. По паровозному дыму кое-как определил направление ветра, но видимо недостаточно точно. Пошел на посадку. Земли коснулся хорошо. Самолет ровно покатился. Вдруг, чувствую, стало кренить направо. Оказалось, лопнула правая покрышка. Обод колеса зарылся в землю, а сел я с боковым ветром. Под левое крыло поддуло, самолет стал на нос и тут же загорелся. Я приказал механику выводить пассажиров, а сам бросился к огнетушителям.

Не прошло и минуты, как в пассажирской кабине никого не осталось — даже механик сбежал! Как они успели так быстро выскочить, я до сих пор понять не могу...

Между тем огонь охватил крылья, а в них находились бензиновые баки — восемьсот пятьдесят килограммов бензина.

Мне стало жарко. Я отступил в пассажирскую кабину. Огонь догнал меня и там. Загорелись передние кресла. Смотрю, — на креслах валяются оставленные пассажирами портфели, на полу разбросаны чемоданы, мешки с почтой. Нужно все это спасать. Я ногой разбил окно и начал выбрасывать вещи. Огонь наступает, я отступаю, но стараюсь ничего ему не оставить. Повернулся назад — мать честная! — целый ворох служебного груза! Начал я выбрасывать и его.

Не знаю, сколько времени я так «работал», только слышу кричат:

— Спасайся, Водопьянов, сейчас начнут рваться бензиновые баки!

Этого я не боялся. Баки были алюминиевые, они быстро прогорали, вернее — плавились, но не рвались. Я продолжал спасать от огня все ценное, что было в моей горящей машине. Успел выбросить все, даже сорвал кожаные подушки с четырех кресел.

На земле народ не успокаивался. Мне кричали:

— Прыгай скорее, сейчас рухнет самолет!..

Ну, кажется, все! Посмотрел я в дверь и обомлел: высота-то какая! Как же отсюда прыгали пассажиры? Ведь это все равно, что прыгать со второго этажа. Решил спуститься на руках в разбитое окно, все-таки пониже.

Минуты через две после того, как я очутился на земле, рухнул мой самолет. Он сгорел весь, хотя и был металлический, из кольчуг-алюминия...

Через пять дней в Янаул приехала аварийная комиссия.

Много я пережил, много перечувствовал в эти пять дней. Бывало, неожиданно для себя, встанешь ночью и пойдешь ходить вокруг места, где так недавно еще стоял самолет, а теперь лежала куча искалеченного, обгоревшего металла.

Аварийная комиссия, расследовав дело, пришла к выводу, что авария произошла не по моей вине. Успокоенный я вернулся в Москву...

★

В конце 1931 года Управление гражданского воздушного флота начало комплектовать эскадрилью особого назначения для переброски матриц «Правды» в крупнейшие города Союза — Ленинград, Харьков и др. В этот отряд подбира-

лись лучшие летчики гражданской авиации, умеющие летать в любую погоду и в любое время дня и ночи. Я еще не был таким летчиком, не владел достаточно слепым полетом, не умел хорошо водить машину в тумане и облаках. Зная, что отряд «Правды» формируется для перевозки матриц и летать в нем придется только ночью, несмотря ни на какую погоду, я надеялся получить в нем то, чего мне недоставало. И я не ошибся в расчетах. Работа в отряде особого назначения послужила мне хорошей школой.

Мы получили одномоторные быстроходные машины и готовились начать свою почетную и ответственную работу. Помню — как раз перед первым полетом к нам приехал начальник Главного управления гражданского воздушного флота товарищ Гольцман.[1] Он собрал нас — всех тринадцать летчиков отряда — и сказал:

— Ваш отряд недаром назван отрядом особого назначения. Вы будете выполнять ответственную, имеющую большое политическое значение работу — доставлять матрицы центрального органа нашей партии в крупнейшие города Советского Союза. Ваш отряд должен стать показательным и осуществить лозунг «летать круглый год и полные сутки». Кто боится, кто не умеет летать ночью и в любую погоду — тот пусть лучше уходит сейчас из отряда...

Слушая товарища Гольцмана, я подумал: «Не отказаться ли мне?» Но это было не в моей натуре. Меня поразили его слова: *«кто боится, пусть тот уходит из отряда»*. Я не считал себя трусом.

12 сентября я в первый раз повез матрицы в Ленинград. Командир отряда приказал вылететь в два часа ночи.

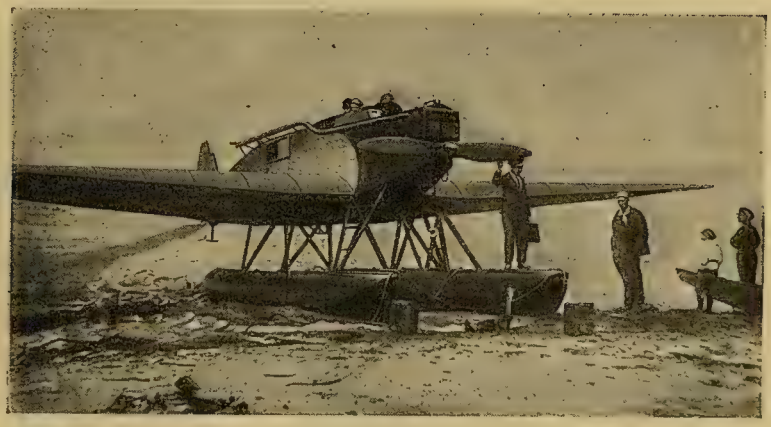
В Ленинград я никогда не летал. С ночными полетами не знаком. Обо всем этом я сказал командиру отряда.

— Чепуха! — ответил он. — Все страшно просто. Поставь компасный курс на триста двадцать градусов. Выйдешь на железную дорогу и дойдешь по ней прямо до Ленинграда.

Вечером опробовал самолет в воздухе и закончил все приготовления к полету. Еще раз проверил правильность курса по карте и внес все поправки. Бортмеханику сказал, чтобы он запасся карманным фонариком на случай, если перегорит лампочка, освещающая приборы.

---

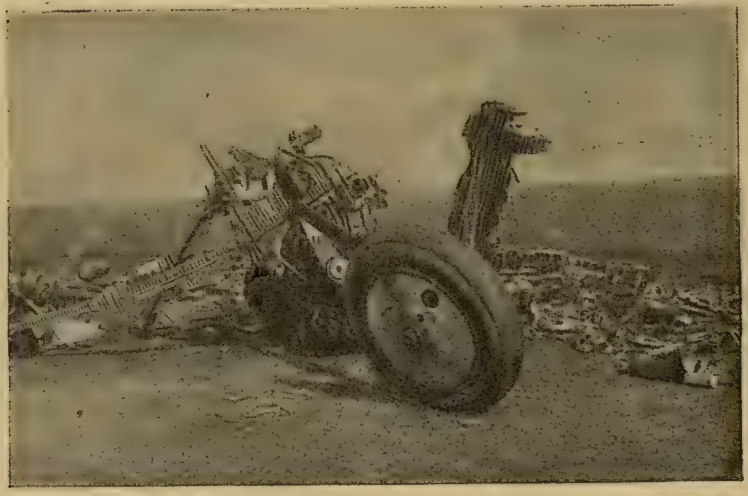
[1] Товарищ Гольцман погиб во время авиационной катастрофы.



— Это был ваш последний перелет на колесах, — сказал товарищ Ривадин и приказал немедля переменить колеса на поплавки.

(Второй слева — товарищ Водопьянов.)

(*К стр. 84.*)



Бывало, неожиданно для себя, встанешь ночью
и пойдешь ходить вокруг места, где так
недавно еще стоял самолет, а теперь
лежала куча искалеченного,
обгоревшего металла.

(*К стр. 95.*)

Архангельская
Областная

Мой бортмеханик служил у нас раньше авиамехаником. Для очистки совести спросил у него:

— Ты летал когда-нибудь в этом направлении?

— Два раза.

— Значит, дорогу на Ленинград знаешь?

— Будь спокоен.

«Ну, — думаю, — повезло».

В два часа ночи запустили мотор.

Ночь была облачная и пасмурная. Высота облаков — четыреста метров. Сделав над аэродромом круг, я взял направление 320°. Лечу в абсолютной темноте...

Лечу уже двадцать пять минут и никакой железной дороги не вижу. Издали мелькают огоньки, но мало ли под Москвой фабрик и заводов? Вдруг замечаю сзади какой-то луч света. Оборачиваюсь. Вижу, что бортмеханик светит за борт карманным фонариком. Я испугался, подумал, что неладно с управлением. Пошевелил ногами, ручкой. Машина пошаталась, управление действует хорошо. Что же его тревожит? Вскоре фонарик потух. Очевидно, истощилась батарейка. Ничего не понимаю, лечу дальше. Уж после я узнал, что мой механик искал... железную дорогу! Он хотел найти и показать ее мне, посветив карманным фонариком.

Через тридцать минут полета по обе стороны машины показались огоньки. Смотрю на карту. Должен быть Клин. Но что за свет с левой стороны? Судя по карте, никакого города здесь не должно быть. С какой же стороны Клин? Не меняя компасного курса, лечу дальше. Еще через тридцать минут снова огни. Тверь, что ли?

С рассветом появился туман. Сначала редкий, отдельными тучками, а потом — сплошной пеленой. С высоты двести метров я постепенно стал набирать высоту. Земли совершенно не видно. Окна в тумане пропали. Я как по пологой горе поднимаюсь все выше и выше. Видимость по горизонту восстановилась только на высоте семьсот метров. Попал в прослойку. Черные дождевые облака, как тяжелый потолок, нависали сверху. То здесь, то там виднелись столбы тумана, будто высокие облака держались опираясь на гигантские колонны. Я проходил между этими колоннами. Иногда, пробивая одну из них, по целой минуте находился в тумане.

Увидев землю, я поставил компас на 320° и полетел дальше.

Минут через десять обнаружил железную дорогу. Полетел по ней. Но скоро снова появился туман и сгустился настолько, что над землей стало итти невозможно. Каждую секунду я мог бы зацепиться за верхушки деревьев.

Решил снова подняться на высоту семьсот метров. Заходили приборы, задрожал самолет, и на высоте двухсот пятидесяти метров я почувствовал, что «ссыплюсь» на землю.

Такие минуты просветляют голову. Вспомнил своего инструктора Жирковича, который говаривал:

— Если попадешь в «пиковое положение», ставь ручку и ноги нейтрально, самолет выйдет сам.

Я исполнил это указание моего учителя, и действительно — самолет выправился и пошел правильно, со скоростью больше двухсот километров. Я потянул ручку на себя, перед самой землей вырвал машину и заставил ее итти вверх.

Снова стал набирать высоту. И опять «ссыпался» вниз. Тут уже убедился, что летать в тумане не так просто.

У самой земли, при плохой видимости, все же удалось выравнять машину. Вдруг мелькнула церковь. Я резко повернул вправо. Как за нее не зацепился — удивляюсь.

Решил еще раз попытаться пробить туман и на высоте трехсот метров «ссыпался» в третий раз.

Тут уже я начал обалдевать. К моему счастью, в пятидесяти метрах от земли я ясно увидел железную дорогу. На этой высоте тумана уже не было. Я быстро выправил самолет. Смотрю на компас. Мать честная!.. Да ведь я лечу обратно в Москву. Оказывается, попав в туман, я несколько раз терял направление и незаметно вернулся обратно к тому же месту, откуда туман начинался.

Необходимо во что бы то ни стало сесть. Ищу подходящего места. Внизу тянется редкий лес. Часто попадаются вспаханные полянки, но они настолько малы, что сесть на них невозможно. «Прицелился» даже на футбольную площадку — ничего не вышло, помешали ворота.

Мелькнула какая-то деревушка. «Стой, — думаю, — ты-то мне и нужна! Раз деревня, значит — огороды. На них, хоть и с горем пополам, но сесть можно».

Потянулись огороды, да в таком количестве, что у меня глаза разбежались. Покружил-покружил и выбрал себе огородик побольше, без изгороди, невдалеке от кирпичного дома.

Раза два прошел над самой землей, внимательно осмотрел место. Вроде ничего — ровная, вспаханная площадка. Зная, что «аэродром» мягкий, стал осторожно подходить к нему на малых оборотах. Тянул еле-еле, выключив мотор. И это меня спасло! Только коснулся своего «аэродрома», колеса завязли в размокшей от непрерывных дождей пашне, самолет остановился, а потом стал на нос...

Торопясь, с трудом выбрался из опрокинувшейся машины. Мной владела одна мысль: что бы там ни случилось, а матрицы должны быть доставлены во-время!

С большим трудом вытащил чемодан с дорогим грузом, крикнул механику, чтоб он остался у машины, и, чуть не по колено увязая в глине, побежал к каменному дому.

Подбегаю ближе — что-то знакомое. Так и есть! Ведь это железнодорожная станция. Все они строятся на один манер.

Весь в глине, как деревенский печник, с помятым чемоданом в руке, вваливаюсь в маленькую комнатку. Вижу, прислонившись к стене, у двери курит какой-то человек в форменной фуражке.

— Это что, — спрашиваю, — станция?

— Станция, — отвечает, — не трактир.

— Какая станция?

— Разъезд Плетники. Да что вы пристали, гражданин? Я вам не справочное бюро.

Пришлось чуть не силой заставить нелюбезного собеседника отвести себя к начальнику станции.

— Скоро поезд на Ленинград? — спросил я с порога.

— Скоро, — ответил начальник станции. — Только вы зря торопитесь. Скорый у нас не останавливается.

— Как не останавливается?

— Очень просто. Скорый не почтовый, чтоб на каждом полустанке торчать.

Торопясь и сбиваясь, я рассказал начальнику, как сюда попал. После долгих просьб он наконец согласился дать депешу на ближайшую узловую станцию и попросить разрешения на «внеочередную» остановку скорого. Когда я был уверен, что дело наладилось, начальник вдруг раздумал и сказал, что никакой телеграммы давать не будет.

— Все равно поезд уже в пути, и от вашей депеши не будет никакого толка.

Я продолжал настаивать. Видимо, это вывело начальника из себя. Он перешел в официальный тон и попросил предъявить документы.

Поезд должен подойти с минуты на минуту. Я протянул ему свое удостоверение, проклиная в душе всех начальников станций на свете. Он внимательно прочел бумагу и, сразу изменив тон, произнес:

— С этого надо бы и начинать!.. Пойдемте, товарищ, сейчас подойдет поезд.

Ничего не понимая, я двинулся следом.

Вдали показался поезд. Начальник станции пошел навстречу с развернутым красным флагом. Поезд замедлил ход. Начальник обернулся ко мне, протягивая удостоверение. Сунув его в карман, я вскочил на подножку первого попавшегося вагона. Раздался резкий свисток, и поезд стал набирать скорость.

Не входя в вагон, я в тамбуре уселся на чемодан с матрицами, стараясь найти причину неожиданной перемены настроения начальника станции. Вспомнил об удостоверении. Вынул и прочитал его. Так вот в чем дело! Последняя строка гласила: «...имеет право останавливать скорые поезда»... Значит, те, кто организовывал перевозку матриц, предусмотрели, в какой переплет могут попасть летчики!

В этот день в Ленинграде «Правда» вышла с опозданием на два часа...

★

В конце сентября отряд развернул свою работу на полный ход. Летчики летали с матрицами наперебой. Погода установилась, и все легко выполняли свои задания на «отлично». В это время моя очередь лететь доходила через четыре-пять дней. В октябре погода стала портиться, летчики понемногу сдавали. Попадая ночью в туман, в низкую облачность, они стали часто ломать машины. И скоро дело дошло до того, что в отряде осталось только три летчика, которые продолжали летать безотказно. Теперь мне приходилось делать уже не один, а четыре рейса в пятидневку — два в Ленинград и два в Харьков.

Работая в Отряде особого назначения, я никогда не забывал слов товарища Гольцмана и своего первого полета с матрицами. Каждый полет, в каких бы условиях он ни

проходил, я старался использовать для тренировки. Идешь под облаками, можно лететь спокойно — нет! Обязательно залезешь в облака, мучаешься, но идешь только по приборам. В те дни, говоря без преувеличения, мне не раз приходилось смотреть смерти прямо в глаза. Как я остался жив?.. Просто чудом! Сейчас вспоминаю свою «тренировку», и прямо мороз по коже дерет... Влезешь, бывало, в туман: земля скрылась, неба не видно, приходится вести самолет по приборам. А их много. Нужно следить за поворотом самолета. Нужно следить за его поперечной устойчивостью, за его продольной устойчивостью. И каждый момент контролирует отдельный прибор! Смотришь, например, стрелка «Пионера» пошла вправо — значит самолет пошел вправо. Исправляешь, а в это время шарик укатился, — самолет накренился в левую сторону. Пошел за шариком — компас завертелся, скорость теряется, вместо нормальных ста пятидесяти километров, имеешь уже сто километров в час. Зашевелились все приборы. И начинаешь теряться. Что делать? Как успокоить машину? Опыта нет. Знаний нехватает. Вот здесь-то и кроются причины аварий, во время которых нередко гибнут хорошие, но недостаточно опытные летчики. Я быстро убедился в этом, попав по неопытности несколько раз в такой переплет. Тогда я решил не рисковать, а тренироваться исподволь, постепенно; ставил себе такие задачи, которые в силах был разрешить. Возвращаясь из Ленинграда или из Харькова в Москву при облачности метров в шестьсот-семьсот, я сознательно входил в облака, чтобы через несколько минут «ссыпаться» вниз. Высота была хорошая, и, увидя землю, я быстро выравнивал самолет и опять лез в облака. Я знал, что овладение слепым полетом — мое спасение в будущем. И в конце концов я так натренировался, что в Отряде особого назначения стал одним из лучших пилотов. За безотказную работу редакция «Правды» меня не раз премировала и наградила золотыми часами.

Теперь и ночью, и в облаках, и в тумане я чувствую себя легко и свободно. Теперь у меня не бегают приборы! У меня хватает времени не только смотреть за приборами, но и повернуться к бортмеханику, дать ему необходимые указания.

Но научиться летать вслепую — это еще далеко не все. Чтобы хорошо летать в облаках и тумане, нужно еще из-

учить характер и построение облаков, чтобы знать, в каких условиях и как летать.

В разное время года облака бывают разные. Самые опасные облака осенью. В это время года они достигают наибольшей толщины — до трех-четырех тысяч метров. Зимой же толщина облачного слоя редко превышает тысячу — тысячу пятьсот метров.

Летчику особенно хорошо нужно знать характер своего заклятого врага — тумана. Туман всегда можно пробить и сотни километров спокойно итти над ним. Сверху — яркое солнце, внизу, насколько хватает глаз, — белая поверхность тумана. Такая ровная — как море в штиль. И по белому неподвижному морю торопливо бежит четкая тень твоего самолета...

В таких случаях у молодых летчиков возникает множество вопросов:

— Далеко ли тянется туман?

— Смогу ли я его пробить обратно или он опустился до самой земли?

— Правильно ли я держу направление?

— Сумею ли я правильно ориентироваться, выскочив из тумана?

И много других.

На все эти вопросы правильные ответы дает только опыт. Но опыта мало у молодых летчиков. И сбитый с толку, не видя под собой знакомых очертаний земли, боясь потерять ориентировку, они почти всегда делают одну и ту же ошибку: начинают пробивать туман *раньше времени*.

Что в таких случаях подсказывает практика? Мне за свою жизнь много приходилось летать, и я знаю, что сплошной туман обычно тянется на небольшое расстояние. Только один раз мне пришлось лететь четыреста километров над сплошным туманом. Дальше. На своем опыте я убедился, что до тех пор, пока под тобой ровная поверхность, пробиваться вниз нет никакого смысла. Ровная поверхность означает, что туман тянется до самой земли. Пробивать его можно только тогда, как появятся окна или поверхность тумана станет неровная, на ней появятся большие волны. Между волнами всегда заметна чернота. Это самый лучший признак. Чернота означает, что в этих местах слой тумана настолько тонок, что через него *просвечивает* земля.

Здесь уместно рассказать еще об одном, чрезвычайно важном наблюдении. Пробиваешь к земле туман или облака. Все идет хорошо. Альтиметр показывает двести или триста метров высоты. И вдруг все кругом темнеет. Получается такое впечатление, что ты врезался своим самолетом в землю. Тем более, что отлично знаешь, что при быстром спуске альтиметр всегда немножко опаздывает со всеми показаниями. Инстинктивно берешь ручку на себя и лезешь снова в туман. Но, как показывает опыт, этого делать совсем не следует. *Потемнение означает, что ты туман почти пробил и достиг такого слоя, сквозь который просвечивает земля.* От этого и темнеет...

Летать над облаками или сплошным туманом — дело нетрудное. Но для этого надо знать свойство облаков, уметь водить самолет по приборам (не видя земли), хорошо знать аэронавигацию и уметь читать карту. Но самое лучшее — итти по радиомаяку, имея непрерывную связь с землей. Не располагая этими приборами, приходится надеяться только на собственный опыт.

Опасно летать в облаках или тумане при температуре от нуля до трех-четырех градусов мороза. При этой температуре обычно начинается обледенение самолета. Раздробленные пропеллером частицы тумана в виде мельчайших капелек оседают на плоскостях, фюзеляже и хвостовом оперении, замерзают, и скоро весь самолет покрывается тонкой корочкой льда. Эта корочка не представляет особой опасности, и о ней не следовало бы много говорить. Вся беда в том, что на лобовой части крыла, шасси, киля и стабилизатора ледяной слой из безобидной корочки быстро превращается в солидный нарост, достигающий нескольких сантиметров толщины и приобретающий самые причудливые очертания. Одновременно лед интенсивно нарастает и на лопастях винта. Под влиянием центробежной силы он время от времени срывается с винта большими кусками и с огромной силой бьет по крыльям самолета, нередко пробивая их насквозь. Лед на винте создает сильную тряску мотора, что почти неизбежно влечет за собой аварию.

Ясно, что непрерывное нарастание льда на всей лобовой части самолета изменяет его полетный вес. На больших машинах (вроде «ПС-25») за короткое время нарастает столько льда, что его вес приходится исчислять *тоннами*.

Это мешает полету. Но в конечном счете не в утяжелении конструкции основная опасность обледенения. Опасность в том, что ледяной нарост выводит из строя основные приборы — указатель скорости, указатель крена и авиагоризонт, а также *резко изменяет в худшую сторону аэродинамические качества самолета.*

Важнейшей частью каждого самолета является крыло. От совершенства его форм зависит скорость самолета. Поэтому профиль крыла особенно тщательно рассчитывается конструктором. Для окраски выбираются сорта лаков, не изменяющие очертания крыла, придающие ему бо́льшую гладкость, бо́льшую обтекаемость. И вдруг на этой самой точной, самой совершенной части самолета появляются безобразные наросты! Они опрокидывают расчеты конструктора, изменяют центровку самолета, снижают его скорость и все летные качества настолько, что обледенение нередко приводит к вынужденной посадке, а иногда и к гибели самолета.

Техника самолетостроения непрерывно движется вперед. Самолеты становятся более совершенными. Части, имеющие большое лобовое сопротивление (например, шасси), тщательно зализываются или совсем убираются внутрь машины во время полета. Самолетам придается наиболее удобообтекаемая форма. Все это уменьшает лобовое сопротивление, увеличивает скорость. *Но, несмотря на совершенство новых самолетов, опасность обледенения для них остается прежней.*

Мысль авиационных конструкторов много лет бьется над разработкой надежного средства борьбы с обледенением. В авиационных кругах ходит множество всяческих проектов. Многие из них даже испытывались в воздухе. Но добиться положительных результатов до сих пор еще никому не удалось.

Одни конструкторы пытались бороться с обледенением самолета тем, что смазывали его плоскости специальным маслом. Как и следовало ожидать, *химический* способ борьбы ни к чему не привел. Лед, как злостный вредитель, всасывался в кромку крыла... Другие пытались бороться с обледенением механическим путем. Они покрывали лобовую часть крыла резиновой «галошей», проложив под ней резиновые же шланги. Для борьбы с обледенением этим способом нужно было наполнять сжатым воздухом все три шланга по очереди. Расширяясь подо льдом, шланги заставляют его тре-

скаться. Таким образом, аппарат, по мысли изобретателей, должен был непрерывно разрушать ледяной нарост на кромке крыла и тем самым предохранять самолет от обледенения. Но, к сожалению, этот аппарат хорошо работал только в воображении изобретателя, а не на самом деле... Третьи призвали на помощь электричество. Они оплели всю лобовую часть крыла проводом. Нагреваясь под действием электрического тока, он должен был растопить ледяные наросты. Но и этот проект постигла та же участь... Словом, десятки конструкторов работали над разрешением этой проблемы, но конкретных положительных результатов их работы мы, летчики, еще не видим. Предложена масса проектов, но ни один из них, к сожалению, не может быть признан надежным средством борьбы с обледенением.

Важность же проблемы борьбы с обледенением для современной авиации чрезвычайно велика. Я лично глубоко убежден, что если найдется человек, которому удастся разрешить эту проблему, он стяжает себе мировую известность, а в авиации станет на самое почетное место — на второе место после изобретателей летательных аппаратов тяжелее воздуха — братьев Райт.

Если мне случается теперь попасть в обледенение и я вижу, что вернуться уже поздно, — я всегда пытаюсь как можно скорее пробиться вверх. Именно — скорее: пока еще самолет не обледенел и не потерял своих летных качеств.

Хочется рассказать несколько случаев из своей практики, характеризующих трудности полета в облаках и тумане, особенно — ночью.

В начале октября 1933 года я вылетел на самолете «Р-1» с матрицами в Ленинград. До рассвета оставалось добрых три часа.

Как только я оторвался от земли — свет электрических фонарей от меня стал скрываться. Я понял, что попал в низкую облачность. Опасаясь, как бы не налететь на какие-нибудь высокие сооружения или радиомачты, даю полный газ, с таким расчетом, чтобы пробить облачность и итти поверх ее. Мне это удавалось не один раз. Верхом ночью ходить хорошо. Звезды, кажется, горят особенно ярко. Но на этот раз слой облаков оказался гораздо толще, чем я встречал до сих пор.

Тысяча метров — звезд нет. Набираю высоту, а сам нет-нет, да и посмотрю вверх: не покажутся ли? Полторы тысячи метров — темно. Чувствую — сбился шлем. Поправляя его голой рукой, я нащупал на шлеме сплошной слой льда. Тут я сообразил, что попал в обледенение. Будь я на другом самолете, хотя бы на «П-5», я бы продолжал пробивать облачность, но у «Р-1» бензин качают ветрянки, они могут обледенеть и остановиться, а это уже несомненный гроб. Остался один выход — снизиться метров до двухсот и итти в сплошном тумане: там теплее и лед может растаять. Снижаясь, я не теряю курса. И вот, на высоте метров в пятьсот как бы рассвело. Узнаю Тверь, залитую огнями. Это здорово обрадовало — значит с курса не сбился. Так и пришлось итти до Ленинграда почти бреющим полетом, лишь бы не потерять земли. Итти было трудно, но я остался доволен этим полетом: я нашел способ, которым во время ночного полета можно безошибочно определить, не обмерзает ли твой самолет. С тех пор я всегда время от времени ощупываю свой шлем голой рукой...

Другой случай.

Ночью нужно было вылетать с матрицами. На земле стоял такой туман, что шофер, который вез меня на аэродром, был вынужден пустить в ход своего «дворника». На аэродроме подошел к своему самолету и не знаю, куда ступить ногой: тьма — хоть глаз выколи. В такую погоду стоит только оторваться от земли, и под тобой все сливается в сплошную черную массу. Населенные пункты, поля, леса и реки отличить друг от друга нет никакой возможности. В такую погоду можно лететь только над облаками. Я решил не мучить себя и самолет, пробиться к «звездам поближе».

Пробиваюсь. Вокруг — тьма кромешная. Дождь льет как из ведра. Летишь — как в чернилах, глазу не на чем остановиться. Две тысячи метров. Никаких изменений. Сплошная стена тумана редко тянется на такую высоту. Вероятно я пробил несколько слоев облаков, но не заметил их. Днем их видно, а ночью нужно лезть вверх до тех пор, пока увидишь звезды.

Три тысячи метров — звезд нет. За воротник кожаного пальто льется вода. Может быть, я уже пробил не одну прослойку. Может быть, не один раз попадал в дождевые тучи и пробивал их. Я не раз хватался за шлем — не обмерзаю

ли? Нет... Наконец, на высоте три тысячи двести метров на минуту показались и опять скрылись звезды. И только на трех тысячах двухсот пятидесяти метрах я как бы медленно вынырнул из воды и пошел над облаками.

Когда рассвело, пробиваясь обратно вниз, я пробил три слоя облаков...

*

Долго летал я хорошо, но без приключений и в отряде «Правды» не обошлось.

Дело было так. В первых числах ноября полетел я ночью с матрицами в Харьков. Погода была пасмурная.

Погрузили матрицы, прогрели мотор, механик остановил его — проверить водяную магистраль. Убедившись, что все в порядке, стали вторично запускать мотор. Не успел я как следует открыть баллон с воздухом, как мотор заработал. Я удивился: никогда еще мотор не запускался так быстро. Попробовал его на полном газу — работает удовлетворительно. Правда, обороты немного сдал, но я на это не обратил внимания. «Холодный еще, — подумал я. — Пока вырулим на старт, успеет нагреться».

Стал подниматься. Прожектора я просил не зажигать, они очень слепят. Сделав два круга над аэродромом, я взял направление на станцию Красная Пресня — правее Москвы. Высота облаков около двухсот метров. Москва вся в огне. Так много света, что видны низкие черные облака, повисшие над Москвой.

Но недолго мне пришлось наслаждаться суровой картиной ночного неба. Только поравнялся со станцией, как под капотом блеснул фейерверк. Мотор стал тянуть слабее. Чувствуя неладное, торопливо развернул самолет по направлению Ходынки. Высота всего сто пятьдесят метров. И что самое худшее — вдруг остановился и загорелся мотор. До Ходынки не дотяну, а садиться некуда — кругом темно. Однако долго рассуждать некогда. Нет света — значит, нет строений. Направил самолет туда, где темней. Зажег ракеты, подвешенные под крыльями, осветил землю. Строений не вижу, но знаю, в районе Москвы ровного места нет. В том, что сломаю машину, я не сомневался, но боялся другого: порвется бензиновая магистраль, лопнут баки, вспыхнет бензин, и мы сгорим.

Стал выравнивать самолет, коснулся земли хорошо. Самолет бежит, не ломаясь. Неужели попал на ровное место? Потом, попав на какой-то бугорок, самолет взмывает. Я снова его приземляю. «Вот, — думаю, — повезло: самолет будет цел». И только я так подумал — сильный рывок влево, треск и сразу тишина.

Мотор продолжает гореть. Пробую тушить — огнетушитель не работает. Я влез наверх, стал закрывать всасывающие патрубки сверху, механик снизу. Пожар нам удалось потушить. Когда успокоились, то слева увидели целую гору досок и бревен.

— Ну, Володя, — говорю я механику, — вероятно, мы с тобой дачу сломали.

Отошли несколько шагов, я оступился, упал в яму и только тогда сообразил, что лучше ждать рассвета у самолета. Но нас с Ходынки уже заметили и выслали скорую помощь. Через несколько минут показались фары. Товарищи искали нас, поворачивая машины то влево, то вправо, и когда увидели огромное нагромождение, затормозили. Им, вероятно, страшно стало подъезжать — а вдруг мы убиты.

Дежурный крикнул: «Водопьянов!», и только услышав мой голос, смело подъехал к нам.

Когда рассвело, то оказалось, что мы немного не дотянули до аэродрома, попали на артиллерийское поле, на котором стояла трибуна. Ее-то мы и задели левым крылом.

Аварийная комиссия выяснила: мотор загорелся потому, что завод «Сжатый воздух» по ошибке вместо сжатого воздуха прислал баллон с кислородом. Потому-то так быстро и запустился мотор. Под действием кислорода воздушные клапаны и один выпускной сгорели, а когда стал горит — похоже на фейерверк. Кислород в бортовой баллон зарядили не только мне, но и летчику Абанину, который тоже летел в Харьков. В Харькове Абанин открыл бортовой баллон, чтобы запустить мотор, и у него весь воздушный трубопровод порвало, пробило в двух местах фюзеляж...

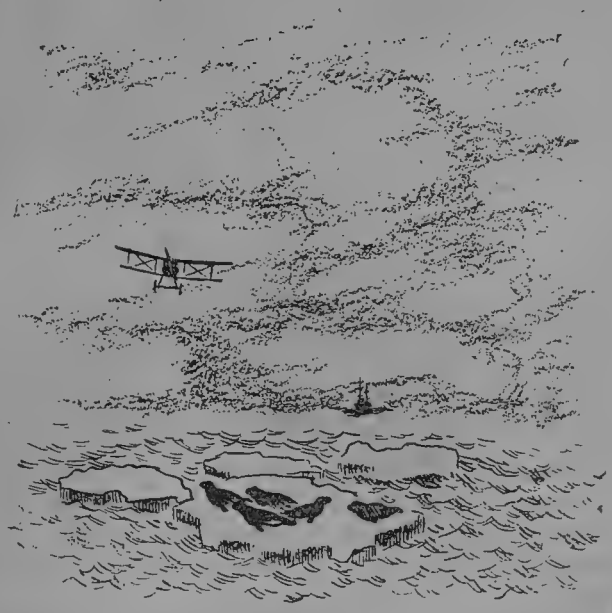
В тот же день мы получили новый самолет и дальше, до расформирования отряда, летали без приключений.

Так нам приходилось летать, перевозя матрицы «Правды». Но несмотря на трудности, мы летали безотказно и задания выполняли в срок. Почему? Да только потому, что в нашем распоряжении была надежная материальная часть, а ею вла-

дел хорошо натренированный в слепых полетах летный состав. Ведь среди летчиков нашего отряда один только я до начала полетов не умел водить самолеты вслепую. Но и я, помня слова товарища Гольцмана, быстро овладел этой сложной техникой.

Сейчас у нас, в Гражданском воздушном флоте, много говорят о борьбе с аварийностью. И почти всегда видят причины аварий в недисциплинированности летного состава. Конечно, дисциплина — основа основ летной службы, но, основываясь на опыте своей летной работы вообще, а в отряде «Правды» — в особенности, я смело могу заявить: *чтобы искоренить аварийность, нужно подобрать хорошую материальную часть, оборудовать линии маяками и радиомаяками, а самое главное — хорошо вытренировать летчиков, чтобы они в любую погоду могли свободно летать.*

В ТУМАНАХ КАСПИЯ



В АСТРАХАНИ есть Каспийский зверобойный трест. Руководит им бывший партизан и спутник легендарного Чапаева — товарищ Цепляев.

В начале 1932 года Каспийскому зверобойному тресту из центра сообщили, что для разведки зверя и связи с промыслами на время охоты ему высылается самолет. И действительно, в январе из Москвы в Астрахань вылетел самолет. Но летчику не повезло. То снежный шторм, то туманы заставили его сделать не одну вынужденную посадку и в конце концов крепко засесть в Сталинграде,

В общем самолет опоздал к началу охоты на двадцать с лишним дней.

Не дождавшись самолета, из Джанбая вышла вслепую первая партия тюленебойцев и вернулась ни с чем. Ясно, будь у треста самолет, произведи летчик разведку — этого бы не случилось.

9 февраля 1932 года меня вызвали в Московское управление воздушных линий. Там мне рассказали о неудачах самолета, направленного в Астрахань, предложили немедленно выехать на место и принять машину № 744 для работы по разведке тюленя в Каспийском море.

На третий день я уже представился управляющему зверобойным трестом в Астрахани.

— Вы прилетели? — обрадовался Цепляев.

— Нет, приехал. Разве сюда еще не добрался самолет?

— Какое!.. Летчик все еще сидит в Сталинграде и каждый день у нас запрашивает погоду.

Ждать не хотелось, и я решил сам вылететь в Сталинград для приемки машины на месте.

15 февраля мы с бортмехаником Александровым и пассажирами вылетели в Сталинград. На аэродроме оказалось много снега, а наш самолет на колесах. В момент посадки, чтобы избежать катастрофы, я и Александров влезли в хвост самолета.

В тот же день мы приняли самолет от неудачливого летчика, а 16 февраля уже вернулись в Астрахань. Когда я доложил Цепляеву о своем благополучном возвращении, он впервые за много дней улыбнулся и сказал:

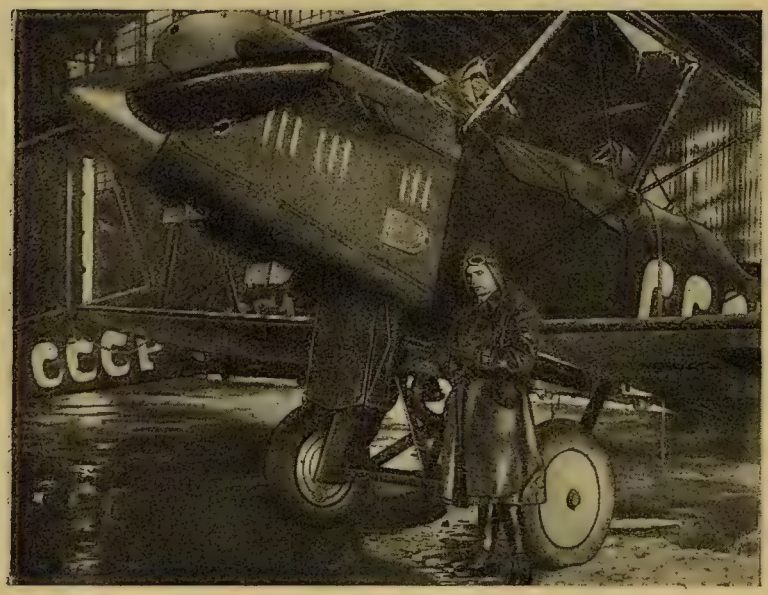
— Вот и хорошо! Значит, завтра полетим. По дороге придется побывать в Джанбае... Да, кстати, как вы здесь устроились? Вот записка, идите в номера — это наш лучший отель.

Но в «отель» я не пошел, а вместе с Александровым поехал на аэродром, чтобы еще раз проверить свою машину перед полетом.

В нашем распоряжении была моя любимая машина «П-5». Это прекрасный самолет советской конструкции — надежный, легкий и достаточно мощный. Но — самолет на колесах. На море с колесами не сядешь, а поплавки поставить нельзя: так называемый «береговой припай» или просто льды не дадут возможности сесть там, где нужно. Словом, положение полу-

На первой канаве ломается правое колесо. Самолет делает прыжок. На второй канаве слетает левое колесо, и тут же ломается самолет.

(К стр. 128.)



9 февраля к двенадцати часам ночи мы с Серегиным явились на аэродром.
(*К стр. 136.*)

Архангельская
Областная

чилось тяжелое: полет над Каспием таит в себе серьезную угрозу для сухопутного самолета, а приходится летать именно на нем. Поэтому надо было особенно тщательно проверить мотор и тем самым застраховать себя от вынужденной посадки.

На другой день мы были в Джанбае. Здесь из-за позднего времени пришлось заночевать. Из разговоров с тюленебойцами я узнал, что первая партия охотников вернулась без тюленей. Собеседники уверяли, что они не припомнят такого случая, когда бы партия возвращалась без добычи.

Я заинтересовался, почему в северной части Каспийского моря водится больше тюленей, чем в южной, и как охотятся на зверя.

Опытный боец, который уже лет двадцать ходил на тюленя, рассказал:

— Весной, когда тает лед, тюлень уходит в южную часть моря, а поздней осенью, с морозами, он переходит в северную часть на лед, для щенки. Вот тут и начинается охота...

«Сплошной лед от берега до окрайка (до воды) тянется примерно на девяносто километров. На этом окрайке щенится тюлень. Забирая корм для тюленебойца и лошадей на три недели, мы отправляемся на этот окрайк. Благодаря сильным морозам полоса льда у берега постепенно расширяется, но матуха со своим детенышем остается на месте, — она его не бросит, пока не выкормит. Бывают случаи, когда мы застаем матуху на самом окрайке. Завидя охотников, она бросается в воду, но мы знаем по опыту, что она далеко не уйдет. В таких случаях мы детенышей берем на руки и держим как приманку.

«Охота начинается, примерно, с конца января и заканчивается к 20—25 марта. К весне матуха забирает своего детеныша с собой и идет по направлению к воде. Напав на след матухи, мы добираемся до торосов, и если за торосами нет следа, начинаем искать баграми подо льдом. Удастся зацепить багром тюленя — он сейчас же подает голос. Тогда раскалываем лед и находим под ним иногда по двадцать-тридцать штук сразу.

«Труднее охота на старого тюленя, особенно на самца. Самец почти все время находится в воде и выходит только во время спаривания. Когда образуется лед, самец оставляет себе лазку (отдушину) и своим дыханием не дает ей за-

мерзнуть. Обнаружив лазки, мы подходим к ним осторожно, с подветреной стороны, и ждем минут двадцать-тридцать. Если тюлень не появится — значит, у него есть где-нибудь другая отдушина.

«Тюлень очень хитер: прежде чем высунуть голову, он смотрит — нет ли кого у лазка, и уж только потом, высунув нос из воды, начинает нюхать. Убедившись, что вблизи никого нет, он высовывается больше, набирая воздух. Тут мы в него и стреляем.

«Во время спаривания тюлени собираются большими стаями; один из них дежурит и, как только заметит бойцов, подает сигнал, по которому моментально все бросаются в воду. Обычно мы нападаем на стаю в сто и более тюленей, а добываем пятнадцать-двадцать штук.

«Жаль, что вы прилетели поздно, — продолжал он, — было бы гораздо лучше, если бы самолет сделал разведку в начале формирования льдов и указал бы расположение щенки тюленя. Тогда мы не гоняли бы напрасно тысячу двести подвод...

«До сих пор мы охотились без самолета, но мне кажется, что разведка с воздуха принесла бы большую пользу и подняла бы настроение тюленебойцев. Охотники знали бы, что за ними следит самолет, и не так бы боялись относа.

«Обычно об угрозе относа мы судим по поведению наших старых лошадей, которые не один год ходят за тюленем. Перед тем как перемениться ветру и должен начаться относ, лошади начинают фыркать и почти не едят корма.

«Ходим мы на охоту партиями, лошадей двадцать-тридцать; в каждой партии есть свой атаман, которому все беспрекословно должны подчиняться. Располагаемся мы по окрайку редкими точками, чтобы занять бóльшую площадь. Бывали случаи — оторвет от окрайка льдину и унесет полпартии в море, а полпартии останется на месте. Однажды приехали тюленебойцы на лошадях. Атаманом у них был человек малоопытный. Когда начало отрывать льдину, тюленебойцы испугались, что их унесет в море. Некоторые успели отпрячь лошадей, остальные рубили гужи, чтобы скорее освободить лошадь и выбраться на старый устойчивый лед.

«Льдину унесло. Тюленебойцам ничего не оставалось делать, как вернуться домой с измученными лошадьми. Хо-

рошо еще, что их поддержали кормом и продуктами другие партии.

«В другой раз партия попала в такую же передрягу. Не было даже времени лошадей отвязать. А лошади, как бы чувствуя, что их покидают, ржали, рвались вслед за хозяевами. Атаманом оказался человек старый, опытный, не раз побывавший в относе. Он закричал на молодежь:

«— Остаться на месте! Пусть относит, недалеко второй окрайк, прибьет к нему.

«Так и вышло. Плавать на льдинах нам случается часто. Оторвет — сидишь, ждешь, куда пригонит. Пристанешь к другому окрайку — ветер изменится, обратно понесет.

«Когда льдина пристает к окрайку, нагромождаются целые горы льда. Тут уже стараешься скорее убраться с этой льдины: она ослабла, на ней опасно путешествовать, а убраться трудно. В месте, где пристала льдина, не проедешь, — ломаный лед, а рядом большая трещина, нужно ждать, пока она замерзнет, — вот тут-то и выручают нас лошади. Лед в трещине молодой, не окрепший, но лошади у нас настолько привычны, что, взяв разгон, они становятся на льду на колени или ложатся на живот. Силой инерции и с помощью тюленебойца, который толкает сани, лошадь перебрасывается через трещину. . .»

На другой день самолет вылетел на разведку. Пролетая вдоль окрайка, мы нашли на нем залежки тюленей. Не теряя времени, написали записку, вернулись назад и сбросили вымпел идущим на добычу обозам бойцов.

Недалеко от окрайка начался туман. Ближе к воде туман усилился, и мы были вынуждены итти по компасу. Наконец показался поселок. Сделав над ним круг, я увидел в бухте много тюленок (парусные лодки). Оказалось, что они опоздали выйти в море, а теперь бухта забита льдом и они уже вряд ли смогут сделать это. Тем не менее, лётевший со мной товарищ Цепляев отдал распоряжение, чтобы завтра же экипажи тюленок начали освобождать лодки ото льда. С большим трудом через два дня тюленки вышли в открытое море.

В поселке я убедился, что масла для моего самолета нет. Между тем работники треста еще в Астрахани уверяли, что здесь масла — «хоть купайся». Оказалось, что они имели в виду обычное машинное масло. Имеющегося же в наличии

авиационного масла могло хватить всего на каких-нибудь двадцать часов полета. Пришлось посылать за ним в Астрахань.

Было затруднение и с бензином. Различные авиационные моторы работают на разных сортах горючего. Не зная, какой самолет будет летать на разведках, трест предусмотрительно заготовил целых три сорта горючего: бакинский бензин второго сорта, грозненский первого сорта и бензол. Но кладовщик смешал все бочки в кучу, и нам пришлось не мало поломать головы, прежде чем удалось разгадать эту загадку. И дело-то было в пустяке — в ареометре (прибор, позволяющий определить удельный вес горючего). Но ареометра под рукой не было. Пришлось обходиться «домашними средствами». Я выстрогал обыкновенную деревянную палочку, сделал на ней химическим карандашом несколько делений и вбил в конец маленький гвоздик. Затем смочил ее в бензине, чтобы она больше не насыщалась и имела определенный вес. Зная, что грозненский бензин легче бакинского, а самым тяжелым является бензол, я при помощи самодельного ареометра приступил к определению сортов горючего. Когда опускал свою палочку в грозненский бензин, она тонула почти до верхней отметки, в бакинском она оказывалась на три отметки выше, а в бензоле — плавала с большим наклоном. Таким образом, с большим трудом нам удалось выбрать из кучи нужные нам бочки.

Помимо разведок тюленя передо мной стояли еще две серьезных задачи. Во-первых, я должен был связать острова — Колула и Долгий, с которыми на всю зиму прерывается сообщение, а во-вторых — поддерживать связь с Астраханью и Махач-Кала, где есть заводы, вырабатывающие жиры.

Первую посадку я сделал на острове Колула. Посадка была очень удачной, площадка настолько хороша, что наши центральные аэродромы могут ей позавидовать: лед ровный, торможение самолета задерживает небольшой слой снега, пробег не более двухсот-трехсот метров. Население восторженно встретило нас. На острове Колула впервые появился самолет, да еще привез письма...

Нужно было еще слетать на остров Долгий, но, зная, что там придется садиться не на лед, а на твердый песок, я дома набросал кроки аэродрома и сбросил им вымпел. В записке

я сообщал, что вернусь через час и совершу посадку в том случае, если найду подходящую площадку. Через час я уже садился на остров Долгий. По углам площадки стояло четыре флага, которые указывали направление ветра и границы аэродрома. Эта площадка оказалась одной из лучших на Каспии.

29 февраля я вылетел в разведку в море с научным работником Рогоновым. По возвращении при посадке сломалось колесо, а запасного не было. Нужно сказать, что пароходы еще не ходили. Я срочно послал в Москву телеграмму, чтобы мне выслали колеса в Махач-Кала. Однако сидеть без дела нельзя. Зная, что колесо будет в Махач-Кала только на третий день, я решил построить деревянное колесо, использовав для этого втулку старого. Колесо это, склеенное из нескольких слоев теса, по прочности превышало металлическое. Я уже собирался взлететь на нем, когда узнал о выходе парохода в поселок. Пришлось отставить полет, — я боялся разминуться с пароходом.

*

В середине марта мне пришлось переменить площадку — песок оттаял, грузли колеса, и самолет мог стать на нос. В трех километрах от села Баутина, около соленого озера, мы с Александровым нашли более твердое место: здесь можно было сесть, точно ориентируясь на выложенные для посадки знаки. Но как взлететь со старого аэродрома, чтобы сесть на новый? .. Нам с трудом удалось отыскать узенькую полоску жесткого песка на самом берегу — с одной стороны ряд домов, с другой — бухта. Собрали человек сорок казахов, перетащили туда самолет, и, лавируя по берегу бухты, я благополучно оторвался от земли.

Перед тем как полететь, я сказал Александрову:

— Как только взлечу, сейчас же садись на лошадь, поезжай на новый аэродром, разложи знаки и жди, когда я вернусь с разведки.

Разведка предполагалась на час, но в море оказался туман, и мне пришлось вернуться. Подлетаю к месту взлета, смотрю — Александров еще не уехал, и мне пришлось летать, делая круги над Баутиным, минут сорок.

Наконец-то механик добрался до аэродрома и разложил знаки. Сел я хорошо и кричу ему:

— Чего ты так долго канителился? Из-за тебя мне пришлось попусту воздух утюжить...

— Буденовец-то, Михаил Васильевич, из меня плохой, — отвечает Александров. — Никак не удавалось сесть на лошадь. Казахи смеялись, стало стыдно, я разозлился и решил показать им цирковой номер: «знай, мол, наших!» Разогнал лошадь и хотел вскочить на ходу. Неудача! Это еще больше рассмешило казахов. Тогда я подвел лошадь к пустой бочке, уж с нее кое-как взобрался на кобылку и погнал. Вижу — ты летишь. И что же? Споткнулся мой конь, и я кубарем через голову. Тут уж сесть на него я никак не мог. Пришлось итти пешком и вести коня в поводу.

Вечером меня посетили работники районной РКИ и спросили:

— Почему вы, товарищ Водопьянов, так долго летали зря, тратили бензин? Хотя мы люди и не авиационные, но видим — летает аэроплан не в море, а над городом. Катали вы кого-нибудь или просто так, развлекались?

Я объяснил товарищам, что хотя и истратил сорок-пятьдесят кило бензина, но зато сохранил машину: садясь без знаков, я мог бы ее поломать.

Мне очень понравились их замечания: экономная публика, как видно.

16 марта я вылетел с товарищами Цепляевым и Александровым в Махач-Кала. По дороге мы должны были сделать разведку и, если обнаружим тюленя, сбросить вымпел охотникам.

Каспийское море отличалось туманами. Через час после вылета начала исчезать видимость. Я спустился ниже, но туман стал сливаться с водой и льдом. Пришлось снова подняться. Затем, определив по времени точку, где находится самолет, я взял компасный курс на Махач-Кала.

Пролетев над туманом часа два, я почувствовал, что самолет стало качать, значит подо мной берег. Прорваться сквозь тучи вниз и выравнять самолет удалось только в сотне метров от земли. Вскоре показался город. Болтанка усилилась. Самолет стало бросать из стороны в сторону. Только тогда мы поняли, насколько силен шторм на земле. Дым из труб вырывался хлопьями и сразу же таял, деревья гнулись низко к земле.

Когда мой самолет появился над аэродромом, из малень-

кого домика выбежал человек и начал раскладывать полотнища. Предполагая, что он раскладывает посадочный знак, указывающий направление ветра, я подумал: «И без тебя вижу, напрасно стараешься!» Но оказалось, что он раскладывал совершенно другой знак — крест (знак, воспрещающий посадку). Ветер упорно вырывал у него полотнище, и фигура креста не получалась. Увидев крест, я не имел права садиться и должен был лететь обратно, в Астрахань или в Баку. Однако, никуда лететь мне было нельзя — нехватило бы бензина. Поняв, что мне грозит, я ринулся вниз, и как раз в тот момент, когда полотнище, уже положенное на место, вновь вырвалось из-под сидевшего на нем человека, я коснулся колесами аэродрома...

Вместо приветствия, начальник аэродрома — а это оказался он — заметил:

— Скажешь, не видал креста?

— А разве ты крест раскладывал?

— А ты не видел?..

— Зачем же ты крест клал?

Держа фуражку (так силен был шторм на земле!), начальник изобразил на лице недоумение.

— А ты в следующий раз скорее раскладывай, чтобы я еще не успел сесть, — сказал я. — На этот раз ты опоздал. Да я и с крестом бы сел...

— А сто рубликов штрафу не хочешь?

— Хоть двести! Самолет дороже стоит...

★

Рано утром на аэродром пришел Цепляев.

— Надо сюда обязательно юриста перебросить, — сказал он... — Договора заключаем... Слетай, Водопьянов, в Астрахань!

— Есть! — коротко ответил я и пошел к самолету.

Сразу по вылете попали в туман. Ни берега, ни моря не видно. Пришлось перейти на слепой полет.

На высоте тысяча метров на козырьке стали появляться капли воды. Дождя нет — откуда же капли? Неужели разрыв в водяной магистрали? Обращаюсь к бортмеханику:

— В чем дело? Не вернуться ли?

Осмотрели крыло: нет ли таких же капель? Капель не

было, и мы решили, что вода бьет из мотора. С перепугу повернули к берегу, но когда, пробив туман, снизились до пятидесяти метров, — капли на козырьке пропали.

В Астрахани мы проверили водяную магистраль. Воду не выбивало, и испугались мы напрасно. Оказалось, причиной появления капель явилась туманная дымка, которая осаждалась только на козырьке.

На другой день, захватив пассажира, мы вылетели обратно в Махач-Кала. Это был самый трудный полет за все время моей работы на Каспийском море.

Пролетев не более ста километров, я встретил туман. Лететь еще можно, но вскоре появились птицы. Их было так много, что я вынужден был то и дело или брать горку, или делать резкий поворот, чтобы не напороться на летучее препятствие.

На полпути туман усилился, и мне пришлось спуститься ниже, пойти над самыми плавнями. Вероятно напуганные грохотом мотора, птицы стаями поднимались из камышей и прямо-таки лезли на самолет. Услышав два удара в крыло, я вынужден был снова пробить туман вверх, удирая от птиц.

Над туманом, на высоте семьсот метров, я пошел по компасу. Здесь я встретил летящих на север гусей и подумал: «Наверно они, также как и я, спасаются от уток и идут сверх тумана. Видно чутье подсказывает им курс не хуже, чем компас!»

Минут через сорок облачность стала подниматься. Я уже летел на тысячу метров выше тумана. Внизу на облаках стали появляться черные пятна — признаки того, что слой облаков не толстый. Я решил пробиться под облака: приятнее лететь, когда видишь землю. Пробился. Но наслаждаться хорошей видимостью пришлось недолго. Вскоре туман снова стал прижимать самолет к земле. Птицы попрежнему не давали покоя. Стая за стаей, они летели прямо по моему курсу: «дескать, я птица, меня не догонишь». Хотя самолет не птица, но летает быстрее, и вот какая-то стая с такой силой ударила меня в левое крыло, что я торопливо взял ручку на себя и поднялся выше, в туман. Впоследствии выяснилось, что во время этой встречи крыло было пробито в нескольких местах.

С высоты тысяча метров я заметил хребет. «Все в порядке, — подумал я. — Параллельно хребту идет железная дорога, она-то и приведет меня прямехонько в Махач-Кала!»

Горы оказались очень далеко — я летел, летел, потерял всякое терпение и решил снова снизиться. Уж не Грозненский ли это хребет? Мне там делать нечего. Снижаюсь, выхожу из облачности. Ба, подо мной город! Когда-то я в этом районе работал по борьбе с саранчой. Знакомые места! Я сразу же узнал город Кизляр. Ну, тут уж я дома. Изменил курс на 45° и скоро прилетел в Махач-Кала.

Из Махач-Кала я скоро вернулся обратно и продолжал разведки.

К 30 марта работа на промыслах закончилась. Добыча зверя была не хуже прежних лет. Совершив еще несколько полетов для связи с отдельными пунктами промыслов, я доставил Цепляева в Астрахань. Там он сказал мне:

— Довольно, полетали! Вам можно и в Москву возвращаться...

Из Астрахани я запросил Москву, Сталинград, Борисоглебск, Воронеж и Липецк о возможности посадки на колесах. Оттуда ответили, что на аэродромах лежит толстый слой снега и садиться можно только на лыжах. В Астрахани же люди катались на лодках по Волге, а в порту то и дело звучали гудки пароходов. Понадеявшись на свой опыт, я решил все же лететь.

Тепло простившись со своим неизменным спутником товарищем Цепляевым, мы вылетели в Сталинград. Уже в воздухе заметили, что здесь дело несколько хуже, чем предполагалось. Оттепель превратила снег на Сталинградском аэродроме в кашу. Перерезанный проталинами, аэродром напоминал шкуру зебры. С большим трудом удалось благополучно сесть в это жидкое месиво.

В Сталинграде мы задержались ровно столько, сколько потребовалось времени на то, чтобы сменить колеса на лыжи. И тогда перед нами стала дилемма: как же взлететь на лыжах из этой жидкой грязи?

Помогла изобретательность коменданта аэродрома. За ночь он сумел превратить сталинградскую весну в подобие зимы: красноармейцы привезли с полей несколько возов снега и насыпали его на аэродроме узенькой полоской. Она еле-еле белела на мутной грязи, сливаясь с густым, как молоко, туманом.

Туман не давал взлететь, а время шло, и снег таял на глазах. «Если не взлечу сейчас же, — подумал я, — то при-

дется ждать целый месяц, пока примет меня Москва на колесах».

Пришлось пойти на последнее — расставить красноармейцев по бокам снежной дороги. Фигуры людей чернели из тумана, указывая линию взлета.

Пробежав всего лишь полтораста метров, самолет легко оторвался от земли, а на высоте в двести метров мы вышли из тумана.

В точно намеченное время мы опустились на аэродроме в Балашове. Не выключая мотора, я спросил у подбежавшего к нам летчика:

— Есть ли на аэродроме бензин?

— Бензина у нас нет, — ответил летчик, отрекомендовавшийся начальником летной школы, — а лететь дальше мы вам не позволим.

— Почему? — изумился я.

— Потому что погода плохая и мы не летаем.

— Сегодня прекрасная погода, правда, небольшой туман, но...

— Товарищ учлет, я не разрешаю вам лететь!

— Но позвольте, ведь я не ученик вашей школы...

Недоразумение выяснилось. Начальник извинился, и через двадцать минут я уже кружил над Борисоглебском. Здесь летали учебные самолеты, и меня уже никто не задерживал.

В Борисоглебске нас предупредили:

— По утрам бывают туманы.

Я еще подумал: «Не застрять бы здесь! Нужно лететь, пока светло. Переночую в Липецке — благо там у меня сестра живет, есть где переночевать».

Скоро мы благополучно опустились в Липецке. Прямо с аэродрома нас отвезли к сестре.

Сестра, обрадованная неожиданной встречей, подарила мне живого поросенка, весом примерно с пуд.

— Возьми его, Миша, в Москву, — предложила она. — Там выкормите, много мяса будет...

Я согласился.

Утром посадили мы поросенка в мешок. Приехали на аэродром. Живой груз положили в сторонку, а сами стали запускать мотор. Тут кто-то из липецких летчиков увидел, как зашевелился мешок.

— Что это у вас?

Неудобно сказать, что поросенок.

— Везу с Каспия молодого тюленя, — ответил я.

— А ну-ка покажи...

— Что вы, разве можно... — испугался я и сейчас же нашел выход из щекотливого положения: — ему нужна вода или темное помещение. Иначе он так может издохнуть.

Тут механик сел на свое место, я подал ему «тюленя». Тот завопил благим матом.

— Что это у тюленя голос свинячий? — спрашивают товарищи.

— А какая разница — сухопутная или морская свинья? Голоса у них одинаковые...

Прилетели в Москву, выпустили поросенка, а он, бедняжка, итти не может, падает. Его сильно укачало на самолете.

*

За два месяца работы в Астраханском тресте я сделал четыре рейса в поселок, два рейса через Каспий в Махач-Кала и два полета в Астрахань. Все это составило около трех тысяч километров рискованного пути на сухопутной машине в туманах Каспия, не считая нескольких десятков часов, потраченных на прибрежные и ледовые разведки.

Уезжая в Москву, мы увозили с собой приказ по Каспийскому тресту, подписанный товарищем Цепляевым:

«Первая попытка использования самолета в деле добычи тюленя на Каспийском море, — писал он, — вследствие непонятной задержки пилота на двадцать девять дней, поставила экспедицию тюльбоя под угрозу срыва плана добычи, построенного главным образом на разведке самолета.

Вынужденно запоздалый выход экспедиции при отсутствии точных указаний мест выхода и залежек зверя подвергал экспедицию неудаче и риску, лишая Каспморзвертрест возможности приобретения ценного и необходимого опыта для изучения быта морзверя.

Хотя и позднее прибытие самолета, доставленного в Астрахань из Сталинграда исключительно благодаря инициативе, беззаветной преданности делу, неутомимой энергии и громадному опыту пилота Водопьянова и бортмеханика

Александрова, помогло тресту в выполнении плана добычи и разрешении задач, поставленных перед экспедицией.

Благодаря удивительной способности ориентироваться в воздухе при столь обычных на Каспии туманах, благодаря громадному самообладанию и опытности пилота Водопьянова, тресту удалось получить для будущих экспедиций и планового разрешения жировой проблемы (по добыче тюленя) весьма ценный опыт, дающий возможность увеличить в будущем число пунктов боя тюленя.

Отдавая должное знанию, опыту и самоотверженности пилота Водопьянова и бортмеханика Александрова, приношу им от имени треста благодарность».

НА ЛИНИИ

ПОСЛЕ экспедиции на Каспий я стал работать на линии Москва — Свердловск. Здесь дали мне самолет «ПС-9» с мотором «М-26».

4 мая мы с бортмехаником Александровым вылетели в первый рейс Казань — Свердловск. Только пролетели город Лысков, — слышу сильный удар в пилотской кабине, с правой стороны мотора. Машина накренилась вправо. Загорелся мотор. Мы были на высоте триста метров.

Я приказал Александрову выключить моторы, накрутить стабилизатор и убежать в хвост.

Высота падала с каждой минутой. С большим трудом я увернулся от оврага — с одной стороны и от деревни — с другой и опустился на пахотное поле. Выскочил из кабины, смотрю — нет пропеллера: он слетел еще в воздухе вместе с носком вала.

Когда мы успокоились и детально осмотрели пилотскую кабину, оказалось, что винт, вертясь, перелетел к нам в пилотскую кабину «попрощаться», ударил по обтекателю пускового магнето, выбил шпангоут и осколками от шпангоута ранил механика Александрова. Разбив первое окно пассажирской кабины и оторвав часть обшивки, винт ушел вверх. Удивительно, как он не задел хвостового оперения!

Попытка бортмеханика повернуть ручку пускового магнето не удалась. Кожух был цел, но когда мы разобрали магнето, то оказалось, что у шестеренки нехватает зубьев, а эбонитовые части раздроблены.

Винт нам скоро принесли деревенские ребята. Они нашли его в километре от места посадки.

На место аварии выезжала специальная комиссия, но ничего определенного установить не смогла. Очевидно, металл был сильно переутомлен и не выдержал нагрузки.

Из Москвы был выслан мотор, приехали три моториста и три клепальщика. Они сменили мотор, заклепали пилотскую кабину, и только 25 мая я прибыл в Казань.

30 мая мы велетели в Свердловск. В этом рейсе моторы, можно сказать, все время играли на нервах, хотя до вынужденной посадки дело и не дошло.

Невдалеке от Красноуфимска начались сильные грозовые дожди. Не желая портить винт, я стал обходить тучи и вышел километров на десять правее города. Вдруг — зачихал левый мотор.

Никогда я себя так скверно не чувствовал, как здесь! Мотор чихает в карбюратор, а у меня отдается внутри... «Вдруг, — думаю, — остановится? Куда я буду садиться?» Под нами горы и сплошной лес, а мотор нет-нет да чихнет, как бы издеваясь над нами...

В Свердловске выяснилось, что лопнули две всасывающие пружины. Потому-то и чихали моторы!

2 июня прилетаю в Казань. Все хорошо. Моторы прожили девяносто шесть часов — норма семьдесят пять — и последнее время работали исключительно хорошо. Я еще

шутил: «Вот, мол, чем дольше моторы работают, тем они становятся безотказнее».

3 июня я должен был вылететь в Москву. К этому времени из Москвы пришла телеграмма: «Испытать бензин грозненский второй сорт: на земле двадцать минут и в воздухе — тридцать».

Так как моя машина была на первой очереди, то мне и было предложено провести испытание.

Как правило, при испытании самолета пассажиров брать не разрешается, но в данном случае испытывался не самолет, а бензин. Было очень много желающих полетать. Мотор на земле работал хорошо, оборотов давал достаточно, поэтому я взял пассажиров, получив на это разрешение у начальника станции. Начальник сам помог мне рассадить пассажиров и посадил даже своего сына.

Налили в баки шестьсот килограммов бензина. Моторы на земле работали удовлетворительно. Попробовали в воздухе, полетали минут тридцать, — моторы работают хорошо, только правый немного потрясывает.

Пошли на посадку. Садились против солнца, сильно слепило. При посадке самолет взмыло. Чтобы не потерять скорости, я дал газ. Явилось сомнение: хватит ли аэродрома?

Не желая рисковать самолетом, я решил пойти на второй круг и добавил газу. На высоте двадцать пять — тридцать метров вдруг сдал правый мотор. Впереди казармы — гроб обеспечен...

Самолет стало так сильно кренить вправо, что рули уже не могли удержать его. Боясь скольжения на крыло, я убрал немного газа левому мотору, а среднему дал полный. Напрасно! Высота все уменьшалась и уменьшалась...

Александров старался заставить работать правый мотор. Заработает правый мотор, — можно спасти самолет. Но мотор не только не заработал, а взял да и остановился совсем...

Не помню как, но мне удалось уйти от казарм и избежать катастрофы. Пролететь бы еще пять секунд, — я спас бы и машину. Но высоты нехватило. Самолет стал чертить правым крылом землю. Больше ничего не оставалось делать, как убрать газ и выключить моторы, что мы и сделали. Самолет уже касался земли правым колесом.

Резко взяв ручку на себя, я стал ждать дальнейшего...

На первой канаве ломается правое колесо. Самолет делает прыжок. На второй канаве слетает левое колесо, и тут же ломается самолет.

Сперва грохот, а потом стало до жути тихо. Опомнившись, я почувствовал на плечах груз. Оказалось, на мне сидит бортмеханик.

— Горим? — спрашивает.

— Нет, Володя, — отвечаю, — не горим. Если бы загорелись, то уже были бы в огне.

Магистраль была порвана, и нас, как из душа, поливало бензином.

Я вылез первый, за мной Александров.

Спрашиваем у сидящих в кабине:

— Все живы?

— Мы-то живы, — отвечают, — а вот вы-то как целы остались?

И верно: правый мотор сел на сиденье бортмеханика, а Александров, «посторонившись», сел на меня.

После осмотра машины аварийная комиссия пришла к выводу, что в аварии повинен грозненский бензин. Я сделал все, что было возможно. Благодаря этому и мы, и пассажиры остались целы.

Дня через два я с бортмехаником Пастуховым на самолете «Л-119» вылетел из Москвы в Казань.

После всего случившегося я стал меньше доверять моторам. Еще на земле по очереди попробовал все моторы на оба магнето. Моторы работали хорошо, и я порулил на старт.

Взлетаю. На высоте пятьдесят-шестьдесят метров, как раз на границе аэродрома, сдает левый мотор. «Эх, — думаю, — не везет же мне!» Самолет накренился влево. Сейчас же убираю правый мотор и даю полный газ среднему. Затем, не убирая самолета из виража, выжимаю левой ногой и тяну ручку на себя.

Дело не так плохо. Самолет глядит носом на Ходынку. При вираже потеряно всего метров двадцать высоты.

Кричу механику:

— Крути стабилизатор!

Тот начал быстро крутить.

— Теперь беги в хвост!

Он так заторопился, что не успел полностью накрутить стабилизатор, побежал, за что-то зацепился тужуркой, упал и, кувыркаясь, добрался до хвоста.

Посадить машину удалось благополучно. Пассажиры повылезали из кабины, говорят:

— А здорово вы вертанули машину! Все закружилось, трудно понять, где небо, где земля. Мы опомнились, когда уже по полю катились.

Стали выяснять причины неприятности. Запустили мотор. Работает хорошо. Так в чем же дело? Почему он остановился? И только когда осмотрели детальнее, то обнаружили, что у мотора ослабли гайки. Из-под цилиндра и из-под флянцев било масло. Вот это-то масло, попав в карбюратор, и явилось причиной остановки мотора.

Случай был расследован. Оказалось, что моторы долгое время стояли на складе. Смазка высохла. Получился осадок на стенках цилиндров и в картере. Сетки фильтра окислились и превратились в труху. Средний мотор остановился исключительно из-за того, что не было смазки. Правый мотор стрелял оттого, что негодные фильтры засорили жиклер и бензинопровод.

Мотор нужно тщательно проверять, особенно, если он стоит более трех месяцев без употребления. В таком случае его необходимо разобрать, промыть, прочистить и установить на самолет после испытания на стенде.

27 июля я должен был итти в рейс. Приезжаю на аэродром. И здесь, возле машины, дежурный по аэропорту мне говорит:

— По распоряжению заместителя начальника Главного управления гражданского воздушного флота товарища Анвельта вы снимаетесь с пассажирской машины.

— За что?

— За то, что в Казани при испытании горючего взяли пассажиров, нарушив приказ. Брать пассажиров при каких бы то ни было испытаниях вы не имели права. Поэтому вас не только сняли с пассажирской машины, но и отдают под арест на пятнадцать суток...

★

После этого нехорошего случая меня перевели в транспортную авиацию. Я стал работать по перегонке самолетов.

В сентябре 1932 года бортмеханик Матвеенко переделал водяное охлаждение на самолете «П-5». Мне вместе с Матвеенко было предложено перегнать этот самолет в Хабаровск, а по дороге в управлениях воздушных линий ознакомить летчиков с переделкой водяной магистрали. Полет являлся не только перегоночным, но и экспериментальным.

30 сентября мы вылетели из Москвы в пять часов утра, т. е. за полтора часа до рассвета. Машина была оборудована для ночных полетов, но вертящиеся маяки, по которым я мог бы ориентироваться, не горели. Мне пришлось довериться компасу.

Курс был правильный, но я не учел действия ветра, сносившего самолет вправо. Да я и не мог учесть, так как шаропилотные наблюдения получил только до высоты двести пятьдесят метров: из-за низкой облачности шар ушел в облака, и метеоролог вскоре потерял его.

Когда рассвело и стало хорошо видно землю, я никак не мог определить: где же, в конце концов, нахожусь? Место совершенно незнакомое: леса, болота, железной дороги не видно. Не меняя курса, продолжаю лететь, надеясь заметить хороший ориентир и по нему определиться. Скоро впереди показалось огромное озеро. Посмотрел на карту — похоже на то, что это озеро Святое. Если предположение верно, значит через несколько минут впереди должна показаться железная дорога. И точно, через десять минут я увидел рельсы. Но это еще не все. Вот если через двадцать пять — тридцать минут покажется Ока, тогда можно смело сказать, что дорога найдена. Так и вышло. Тогда я изменил курс на 20° и вышел на Арзамас.

Матвеенко чувствовал неладное, но долго не решался спросить, где мы находимся. Сначала он попросил карту, посмотрел ее и передал обратно. Минут через пять опять толкает меня в бок. Передал записку. Читаю. Просит, чтобы я отметил на карте место, где мы находимся. Перевел взгляд на землю — вижу впереди Арзамас. Отметил на карте и передал Матвеенко. Долго он смотрел и, возвращая карту, кивнул головой, показывая большой палец: «хорошо летим!»

Через три часа двадцать пять минут после вылета из Москвы показалась Казань. Я предупредил Матвеенко, что здесь садиться не будем, полетим прямо: до Свердловска

бензина должно хватить, мотор работает хорошо. Он опять взмахнул рукой: «крой прямо!»

Отлетели от Казани километров пятьдесят. Облака начали прижимать к земле, видимость ухудшилась, но лететь можно. Не теряя земли, долетели до Свердловска. Здесь погода улучшилась.

В Свердловске быстро заправили машину, получили сводку погоды и полетели дальше, в Омск. По нашему расчету, туда мы должны были прилететь вечером. Но в районе Кургана попали в полосу холодного дождя и низкой облачности. Курган прошли совсем низко. Что делать? Лететь дальше или, пока светло, сесть в Кургане? Советуюсь с товарищем Матвеенко. Тот машет: дескать, лететь так лететь. «Ну, — думаю, — в меня парень — два сапога пара». Полетели дальше.

Нам «подвезло» — погода улучшилась, и мы прилетели в Омск около девяти часов по местному времени. В темноте шли всего один час. Прилетели в Омск — глазам не верим: вокруг аэродрома горят лампочки и два прожектора. Световое «Т» показывает направление посадки. Давно я не видел такого чудесного аэродрома!

Поле большое, границы хорошо видны, прожектора освещают посадочную полосу не прямо против посадки, а сбоку. Это особенно хорошо — глаза не слепит. В моей практике бывали случаи, когда приходилось садиться против прожектора, и это плохо кончалось. Подходя к земле, очень трудно определить, далеко ли прожектор. Один летчик в Москве въехал прямо в прожектор. Случалось и обратное. При посадке летчику казалось, что он вот-вот въедет в прожектор, а на самом деле прожектор еще далеко. Избегая столкновения, летчик «давал ногу». От грубого поворота с колеса слетала покрышка, и самолет капотировал...

Мы подрулили к станции, выключили мотор. При осмотре машины заметили, что сильно подтекает радиатор, лопнувший по шву. Нам обещали к утру запаять радиатор, и мы решили вылететь за два часа до рассвета, чтобы в этот же день долететь до Иркутска.

Утром оказалось, что машина не готова — радиатор не запаяли. Пришлось товарищу Матвеенко самому его паять. Вылететь мы смогли лишь в девять часов утра по местному времени и долетели только до Красноярска.

На другой день пошли дальше. Решили в Иркутске не ночевать, так как по утрам в районе Байкала часто бывают сильные туманы.

Пока заправляли машину, я позвонил в диспетчерскую Восточносибирского управления и спросил: заброшен ли бензин на аэродромы до Рухлова? Кто-то ответил, что бензин не послан. Как же так? Открывают линию, а бензина нет. В Москве мне сказали, что бензин есть везде. Позвонил в отдел снабжения. Там ответили, что никто не знает, заброшен бензин или нет. Так и не выяснил. Пришлось повесить трубку.

Выхожу на аэродром. Машина готова, можно лететь. По трассе до Читы около девятисот километров, а в нашем распоряжении три с половиной часа. Ясно, что до наступления темноты долететь не успеем. Если же полететь прямо на Читу по компасу, то выйдет всего шестьсот километров, и времени должно хватить. Мотор работает хорошо, впереди за Байкалом будут попадаться долины и поля, в случае чего можно сесть. Решили лететь прямо.

Взлетели.

Через двадцать пять минут показался Байкал. Западные берега высокие, обрывистые. Стоит только остановиться мотору, и наша песенка спета...

Чутко прислушиваюсь к мотору. Он работает хорошо, а мне все слышатся какие-то посторонние звуки. Как только внизу покажется какое-нибудь ровное место, видишь, что можно сесть, — сразу от сердца отлегает, и мотор, кажется, работает лучше. Но опять горы — и опять сомнения.

В одном месте мы здорово перепугались: под нами скалы, сесть негде — поломка самолета на 100% обеспечена, а мы чувствуем по запаху — что-то горит. Не то резина, не то краска, а что именно — понять трудно. Обернулся к Матвеенко. Он тоже ерзает на месте, принюхивается, прислушивается к работе мотора, старается понять в чем дело. Я ему показываю: минут через десять-пятнадцать будет долина, там сядем.

Подлетаем к долине. Запах исчез. Может быть мы к нему просто привыкли, но садиться раздумали. Полетели дальше и все-таки долетели до Читы за полчаса до захода солнца. Шли ровно три часа.

В Чите нас встретили хорошо. Ночью доставили бензин

к самолету, осмотрели машину, но так и не выяснили, почему был запах гари. Вероятно, просто с клапанов на глушитель попадало масло.

В пять часов утра нас накормили завтраком, а минут за сорок до рассвета мы полетели дальше и в этот же день благополучно достигли Хабаровска. Семь тысяч пятьсот километров мы покрыли в рекордное время — три дня и четыре часа.

Это был рекорд. И этот рекорд мне удалось поставить потому, что со мной летел такой прекрасный механик, как Матвеенко. Сердце сжимается от боли, когда вспоминаешь, что вместе с другими лучшими людьми нашей авиации он погиб во время катастрофы с самолетом «Максим Горький». Как это нелепо получилось: в воздухе, на таком просторе, столкнулись два самолета. В авиации недисциплинированность равносильна преступлению. Недаром летчики говорят: «Смелость города берет, а хулиганство — губит».

КАТАСТРОФА

В ДЕКАБРЕ 1932 года я и бортмеханик Серегин перегнали самолет в Ташкент. Возвращаясь обратно поездом, мы узнали из газет, что при Главном управлении воздушных линий организован специальный Комитет по перелетам. Он намечает ряд больших перелетов, и самый значительный из них: Москва — Петропавловск — Камчатка — Москва. Выполнить этот перелет поручили нам.

Мы должны были доставить в кратчайший срок почту в Хабаровск, Охотск, бухту Нагаево, Петропавловск-на-Камчатке и захватить оттуда письма в Москву.

Еще по дороге в Москву мы узнали, что нам предстоит испытать на дальность и быстроту перелета гражданский самолет «П-5» с мотором «М-17» в тяжелых зимних условиях. Кроме этого нам поручалось обследовать районы намеченного маршрута и определить конструктивные требования к почтовому и пассажирскому самолетам, совершающим зимние рейсы.

Зная, что мы первые должны проложить зимнюю воздушную трассу от Николаевска-на-Амуре до Петропавловска, мы с Серегиным не спали всю ночь — обдумывали полет.

Как только мы прибыли в Москву, председатель Комитета по перелетам товарищ Силин приказал мне составить маршрут и календарный план перелета. Я предложил следующий план:

— Маршрут перелета: Омск — Иркутск — Рухлово — Хабаровск — Охотск — Гижига — Петропавловск-на-Камчатке.

— Расстояние (Москва — Камчатка — Москва) двадцать три тысячи километров пройти в сто двадцать летных часов. Перелет до Петропавловска-на-Камчатке займет шесть суток. На седьмые сутки мы будем в Петропавловске, там отдохнем два дня и через шесть суток снова будем в Москве. Всего — пятнадцать суток, а каждый день, в среднем, мы будем лететь по девять часов.

На всех аэродромах, расположенных по маршруту Москва — Хабаровск, для нас должны были заранее приготовить горючее и смазочное, чтобы в любой момент, не задерживаясь, можно было заправить самолет.

9 февраля к двенадцати часам ночи мы с Серегиным явились на аэродром. Товарищ Силин проверил работу мотора, самолет, а также наше зимнее оборудование и, когда убедился, что все в порядке, разрешил вылетать.

По сведениям метеорологической станции погода по трассе была хорошая.

В час пять минут ночи мы вылетели, имея на борту запас бензина на тринадцать часов и около ста килограммов почты.

Сделав два круга над аэродромом, я убедился в нормальной работе мотора и приборов, зажег два раза фонари, сигнализируя провожающим, что все в порядке, и взял направление по компасу на Казань.

Из Москвы выйти очень трудно, еще труднее отыскать ночью железную дорогу на Владимир и Нижний Новгород,

тем более, что она переплетается с окружной железной дорогой. Вообще около Москвы так много дорог, что днем — и то трудно разобраться.

Выбрались благополучно. Через какие-нибудь пятнадцать минут полета я уже видел с левой стороны большую светящуюся точку — город Богородск, расположенный в сорока километрах от Москвы. Такие же светящиеся точки показались и впереди. Это ярко освещенные фабрики, мимо которых проходит железная дорога. По времени полета — это должен быть город Орехово-Зуево, дорога стала уходить на северо-восток, и я пересек ее, имея курс 82°.

Через пятьдесят минут я снова увидел с левой стороны большую светящуюся точку. Вероятно, Владимир. Я решил убедиться в этом точнее и подлетел ближе к городу. С правой стороны показалась железнодорожная станция, а еще правее извивалась как змейка белая полоска — река Клязьма. Курс правилен.

Через час я увидел внизу белую полосу с черными пятнами и конусообразными островками. Это была Ока. Перелетев ее, я стал ожидать появления Волги. Река должна показаться минут через тридцать. Очевидно, меня снесло далеко вправо, потому что Волги я не заметил и через сорок минут. Дальше я полетел по железной дороге и вскоре увидел железнодорожный мост через Волгу. От этого моста до Казани оставалось сорок километров.

От Казани железная дорога направлялась к северо-востоку, но я пошел прямо, рассчитывая через пятьдесят минут выйти на реку Вятку и станцию Вятские Поляны.

Вятку так же, как и Волгу, мне сразу найти не удалось. Самолет сильно снесло, и я вышел к месту впадения Вятки в Каму. Отсюда я пошел по Каме. Она часто скрывалась в тумане, но я, имея восемьсот метров высоты, держался все время компасного курса.

Стало уже светать, когда с правой стороны Камы показалась железная дорога. Вскоре я перелетел Урал и через восемь с половиною часов полета опустился на Свердловском аэродроме.

Погода удовлетворительная. Начальник аэропорта спросил:

— Скоро ли думаете вылетать? Мы можем вас выпустить через полчаса. Идите скорее завтракать, машина будет заправлена.

И действительно: не успели мы еще позавтракать, как дежурный аэропорта доложил, что машина заправлена до Новосибирска без посадки.

Через час мы вылетели по трассе на Курган. Летели очень хорошо. До Омска осталось километров двести. Солнце село, но я не боялся сбиться с дороги, так как знал, что от Кургана до Новосибирска трасса освещена вращающимися маяками.

Вскоре взошла луна, и я смог хорошо различать железную дорогу.

Из Свердловска было сообщено в Омск, чтобы он запросил о состоянии погоды до Новосибирска и, если погода хорошая, выложил бы мне знаки.

Подлетая к Омску, я увидел на аэродроме две длинные световые полосы. Это означало, что путь открыт до Новосибирска. «Вот, — думаю, — дойдем до Новосибирска, хорошо отдохнем, а на другой день свободно долетим до Иркутска. От Новосибирска до Иркутска тысяча восемьсот километров, а за сегодня мы прошли бы три тысячи километров». И только я об этом подумал, как вдруг меня обдало паром. Облако пара, окружившее самолет, заслонило землю. В моторе закипела вода. Желая спасти мотор, я его выключил. Пар немного рассеялся, видимость улучшилась, и я стал планировать на аэродром. Сел удачно. Хорошо, что это случилось в районе Омского аэродрома!..

Быстро выскочив из самолета, я подбежал к радиатору и открыл кран. Вода не идет... Из капота мотора вытащил шпильку и стал протыкать лед в кране. Вода пошла, мотор оказался совершенно цел.

Серегин стал осматривать мотор и обнаружил, что соскочил шланг с радиатора. Я приказал Серегину поставить шланг на место, закрепить его, а сам пошел на станцию попросить, чтобы поскорее привезли воды для запуска мотора. После этого я рассчитывал часок отдохнуть, так как за тринадцать с половиной часов мы пролетели около двух с половиной тысяч километров и немного утомились.

По дороге я встретил начальника аэропорта и сказал ему, что мы через час полетим дальше.

— Пожалуйста, постарайтесь подвезти воды и запустить мотор, — прибавил я.

Он обещал все сделать.

Я пошел в летную комнату и лег на чью-то кровать. Примерно через два часа я проснулся и увидел Серегина, только что вошедшего в комнату.

— Ну что, все готово? Можно лететь?

Он хмуро ответил:

— Мотора запустить не удалось. Я устал и тоже пришел отдохнуть. Там остались люди. Когда запустят, — нас разбудят.

Проснулись утром сами. Пошли на аэродром. Смотрим — стоит наш бедный самолет на том же самом месте, где мы сели.

Серегин стал подогревать картер мотора, а я пошел поторопить, чтобы скорее привезли воды для запуска мотора. Навстречу попалось человек тридцать рабочих. Им поручили подтащить наш самолет к ангару, где легче запустить мотор. Только через час машина была доставлена к ангару. Тут я убедился, как безалаберно работают на Омском аэродроме. Пока перетаскивали самолет, мотор остыл. Пришлось снова разжигать примус, разогревать картер. Мотор нагрели, но воды нет: воду таскают к соседнему самолету.

Рядом стоит инженер. Я подошел и спросил:

— Почему мне не приносят воды?

Инженер спокойно ответил:

— Нальем воду в этот самолет, а затем приступим к вашему.

Я возмутился:

— Разве этот самолет собирается срочно куда-нибудь лететь? Какая машина важнее? Вам, вероятно, известен приказ по Гражданскому воздушному флоту и цель моего перелета? Мне дорог каждый час.

Инженер согласился со мной, но снова заметил:

— Вот как только запустят этот самолет, сейчас же приступят к вашему.

Свой мотор они так и не запустили. Я совсем разнервничался, подбегал к каждому, требуя помощи. Наконец решил пойти и сообщить обо всем этом безобразии по радио в Москву. Радист мне ответил, что с Москвой можно связаться не ранее как через тридцать — сорок минут. Махнув рукой, я побежал снова на аэродром.

После долгой суеты нам в конце концов удалось запустить мотор. Я рассчитывал вылететь через час после выну-

жденной посадки в Омске, но вся эта канитель заняла двадцать два часа.

Мы вылетели. Делая круг над аэродромом, я заметил, что не все приборы работают правильно, например термометр верхнего бачка температуру воды вовсе не показывает. Ясно, что дренажная трубка замерзла. Пришлось снова сесть и отогреть трубку.

Мы, наконец, вылетели всего за час до захода солнца. Железная дорога от Омска до Новосибирска прямая, и я взял по ней компасный курс.

Скоро начался снегопад. Сначала редкий, затем гуще. Стало совершенно темно, и луна уже не показывалась. Железной дороги не видно. Я рассчитывал на маяки, но ни одного из них не заметил. Вероятно, маяки не горели, хотя были высланы специальные люди, чтобы их зажечь.

Примерно через два часа трудного пути я наконец заметил маяк и обрадовался — значит, лечу правильно. Подлетев ближе, я увидел много огней. Это был Новосибирск.

Снега стало меньше, видимость улучшилась. Границы Новосибирского аэродрома были отмечены электрическими лампочками. Горели два прожектора, лежало светлое «Т».

Я сел. Около ангара меня встретил начальник аэропорта с бригадой. Механик спросил, что нужно сделать с самолетом. Я попросил заправить его так, чтобы горючего хватило до Читы, и условился с начальником аэропорта о проверке компаса аэронавигатором. Затем мы с бортмехаником пошли в аэропорт, где для нас был приготовлен ужин, и легли отдыхать.

За час до отлета к нам в летную комнату вошли аэронавигатор и метеоролог. Аэронавигатор сказал, что компас исправлен, а метеоролог сообщил, что по пути будут попадаться небольшие снегопады, а вообще погода удовлетворительная.

Ровно в три часа вырулили на старт. Начальник аэропорта предупредил, что на аэродроме, хотя его и равняли, имеются большие надувы.

Пройдя две трети аэродрома, я почувствовал, что самолет скорости не развивает и не оторвется до границы аэродрома. Ровное место кончилось. Самолет стал сильно прыгать на буграх. Пришлось убрать газ, подрулить обратно к старту. Попытался еще раз подняться, но безрезультатно. Пришлось

из нижнего добавочного бака слить килограммов двести бензина, и только тогда мне с трудом удалось оторвать машину от земли.

Километрах в ста от Красноярска я потерял железную дорогу. Решил итти по компасу и вышел к Енисею, немного правее города. По реке я и пришел в Красноярск.

От Красноярска до Иркутска лететь было очень хорошо. Изредка встречались полосы снегопада. Летели мы днем, и я совершенно не беспокоился.

В Иркутске нас встретили гостеприимно. Кто-то из встречающих сказал:

— Лучше бы вам лететь вчера! Погода начинает портиться...

Тут я вспомнил задержку в Омске и зло отозвался о растяпах, задержавших нас там на целые сутки. Я не допускал и мысли о том, что нельзя было быстрее запустить мотор на аэродроме, оборудованном для зимних полетов.

В Иркутске я попросил механиков, чтобы они налили в баки моего самолета тысячу килограммов бензина, так как на первую посадку я пойду только в Чите.

Вылет был назначен в два часа ночи. Мы с бортмехаником пошли отдыхать, попросив разбудить нас за час до отлета. Будить нас, однако, никому не пришлось. Чем это объясняется, не знаю, но в двенадцать часов ночи мы проснулись сами. Чувствовали себя бодро. Поужинали. В столовой встретили метеоролога, который сообщил нам последние сведения о погоде.

Больше всего меня интересовало состояние погоды на Байкале, потому что это самый опасный участок перелета. Метеоролог успокоил:

— До Байкала, — сказал он, — будет встречаться высокая облачность, но на самом озере совершенно безоблачно и видимость пятьдесят километров.

Меня это сильно обрадовало. Я не раз перелетал Байкал на рассвете и днем, зимой и летом, но никогда такой хорошей видимости по метеосводке не получал.

13 февраля в два часа ночи мы получили старт и стали подниматься. Пробежав половину аэродрома, я решил убрать газ, — машина плохо отрывалась от аэродрома. Второй раз я зарулил еще дальше, и уже почти на границе аэродрома мне удалось оторвать самолет от земли.

Делая круг над аэродромом, я хорошо видел освещенный Иркутск и реку Ангару. Затем, взяв направление на Байкал, я полетел над сопками. Хотя по метеосводке до Байкала погода должна быть неважная, я все-таки все время видел с правой стороны прикрытую легким паром черную полоску Ангары.

На Байкал я вышел километра за три-четыре левее устья Ангары. В этом районе горы высокие. Посмотрел на альтиметр. Высота — семьсот метров. Стал пересекать Байкал по компасу.

Видимость на Байкале действительно была хорошая. Берег, который я только что перелетел, резко выделялся своими возвышенностями.

Через несколько минут самолет качнуло. Я догадался, что близок противоположный берег. Повернул налево. С правой стороны открылась большая, хорошо освещенная станция...

Все это происходило ночью 13 февраля, а утром 16 февраля я как бы проснулся. Голова забинтована. Что случилось? Где я нахожусь? Больничная сестра ответила:

— Вы потерпели аварию на Байкале и находитесь в Верхнеудинской железнодорожной больнице.

Я спросил о Серегине. Мне ответили, что он лежит в другой больнице, так как в этой не было мест.

В этот же день меня навестил авиаинженер Брянцев, работающий в Верхнеудинском аэропорту. Он сказал, что Серегин поломал руку, немного повредил ногу и его отправили в Иркутск. Мне не хотели сказать правду.

На место аварии из Иркутска выехала специальная комиссия. Один из членов этой комиссии заехал ко мне. Я ему объяснил, что помню, как перелетел Байкал, как повернул и пошел по берегу, но что случилось дальше — не знаю.

Первое время я не чувствовал боли и думал, что через несколько дней смогу лететь дальше. Я даже продиктовал сестре следующую телеграмму в Москву: «Потерпел аварию на Байкале. Получил незначительные ранения. Прошу дать распоряжение Иркутскому управлению о выделении мне самолета «П-5» для продолжения перелета на Камчатку». Сестра записала телеграмму, но не послала.

Позже няня мне рассказывала:

— Я дежурила ночью, когда вас привезли. Доктор при-

казал мне раздеть вас. «Зачем раздеваете? — спросили вы.— Мне ведь нужно лететь». — «Сейчас переоденем и полетите». Свитор с вас снять было невозможно, так как голова была забинтована. Пришлось его разрезать. А когда мы стали снимать валенки, вы закричали: «Что вы делаете? ведь у меня же нога сломана». Мы думали, что это правда, но вы тут же встали и прошли несколько шагов. Вероятно, нога была только сильно ушиблена.

...Как-то ночью я почувствовал сильную боль в голове, и сразу же из ран хлынула кровь, обливая меня и постель. Я крикнул няню. Она сейчас же прибежала и позвонила доктору Алексееву, жившему рядом с больницей. Он перевязал мне голову, остановил кровь и положил лед. После этого я стал чувствовать себя очень слабым, — на перевязку и в ванну меня носили уже на руках.

24 февраля в Верхнеудинск приехали моя жена и племянник. Они знали о смерти бортмеханика Серегина, но были предупреждены о том, что это надо скрыть от меня.

Наконец из разговора с сестрой Звонаревой я узнал, когда и как я был доставлен в Верхнеудинскую больницу и что у меня повреждено:

— 14 февраля, в два часа ночи, вы были доставлены в полусознательном состоянии в железнодорожную больницу при станции Верхнеудинск. Отвечая на вопросы вполне сознательно, вы все же спутали свою фамилию с фамилией механика, но тут же сами поправились, сказав, что вы не Серегин, а Водопьянов, подробно рассказали о себе и назвали должность. Врачи обнаружили ряд кожных рваных ран на голове, из которых четыре были весьма серьезны, перелом нижней челюсти в области подбородка, семь выбитых зубов и большую рану на подбородке. Надбровные дуги были порезаны, видимо, очками, разбитыми во время аварии. Обе брови были глубоко рассечены. Еще глубже была рана на переносице. На все эти повреждения врачи наложили около тридцати швов. Доставлены же вы были специальным вспомогательным паровозом со станции Мысовая.

28 февраля доктор разрешил отправить меня в Москву, так как у меня плохо срасталась нижняя челюсть, а специалиста-челюстника в Верхнеудинске не было. В этот же день, утром, доктор положил меня на стол, чтобы перевязать раны, и обнаружил, что из раны на голове сочится кровь. Хирург

побрил мне голову, сделал Г-образный надрез на голове, поднял кожу и разыскал сосуды, которые пропускали кровь. Оказалось, что гной разъедал сосуды, потому и текла кровь.

Только 7 марта доктор, наконец, отпустил меня в Москву, в сопровождении сестры Звонаревой.

13 марта мы приехали в Москву. Ночь я провел дома, а утром меня отвезли в Протезный институт.

Здесь я уже более подробно узнал о своей аварии. Из материалов аварийной комиссии было видно, что, упав на Байкале, самолет сначала коснулся льда носками лыж и пропеллером (это говорит о том, что самолет шел к земле под большим углом). После этого ломавшийся самолет прочертил след длиною около двадцати метров.

Предполагали, что дело было так: от сильного удара я разорвал ремни и вылетел из кабины вместе с сиденьем. Упал я на торосистый лед. Через некоторое время мороз остановил кровотечение и привел меня в неполное сознание. Я будто бы встал, подошел к самолету, вытащил из-под обломков своего бортмеханика, оттащил его на четыре метра от самолета и посадил. Что было дальше — никому не известно, потому что никаких следов больше не было.

В восемь часов утра работники транспортного отдела ОГПУ заметили меня со станции Мысовой. Меня обнаружили бродившим около самолета с окровавленным лицом и обмороженными руками. Когда я увидел подходящих ко мне железнодорожников, то попросил развести огонь и дать папиросу. Мне дали папиросу, которую я положил в карман, попросил другую. Эту тоже положил в карман, а затем потерял сознание.

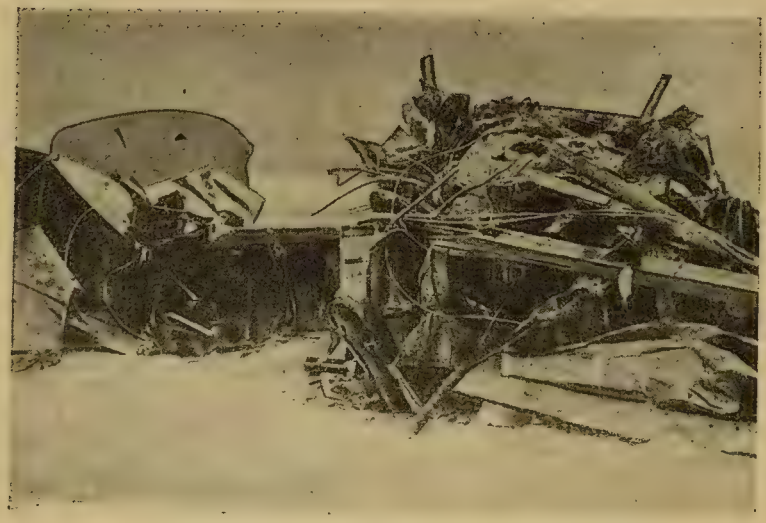
Очевидно над Байкалом сказалось сильное переутомление, и я на мгновенье потерял сознание. Неуправляемый самолет перешел в пологий штопор, из которого самолет без мотора не выходит, он будет штопорить до земли. Очнувшись, я вероятно дал полный газ, вывел самолет из штопора, перевел в пике, стал выводить из пике, а высоты нехватило, и самолет винтом и концами лыж ударился в лед. Что самолет был мною выведен из штопора, подтверждает и сторож аэродрома, который говорит, что самолет сделал над Байкалом три круга.

Неудача моего перелета — прежде всего результат неудовлетворительной подготовки. Встречи, заправки и отправки

...утром 16 февраля я как бы проснулся. Голова забинтована. Что случилось?

(Справа — доктор Верхнеудинской больницы товарищ Алексеев.)

(*К стр. 142.*)



...упав на Байкале, самолет сначала коснулся
льда носками лыж и пропеллером...
(*К стр. 144.*)

Архангельская
областная
библиотека
им. Н. А. Добролюбова

самолета отнимали слишком много энергии. Особого внимания к самолету и человеку, который идет в такой большой скоростной перелет, не уделялось.

Еще в Москве перед отлетом мне приходилось из-за одного листа целлулоида взбегать на четвертый этаж по четыре раза в день. Только на третий день мне удалось достать этот целлулоид, а все дело было в том, чтобы счет на сорок два рубля перевести с Трансавиации в отдел снабжения.

При всяком перелете, а тем более при таком значительном, надо дать возможность летчику хорошо отдохнуть, чтобы у него хорошо работала мысль, чтобы он был спокоен, чтобы все мелочи были предусмотрены.

Известная доля вины лежит и на мне. Я слишком был уверен в своей неутомимости. Но во всяком случае, если бы меня не продержали в Омске двадцать два часа, все обошлось бы благополучно.

В Москве, в Протезном институте, меня осмотрели большие специалисты: профессор-челюстник Рауер и профессор-хирург (он же директор института) Николай Николаевич Приоров.

15 марта мне сделали операцию нижней челюсти, наложили на оставшиеся зубы шину с регулирующим болтиком, при помощи которого поставили челюсть на место.

Не могу не отметить большой силы медицины. За всю свою жизнь я первый раз попал в больницу, изуродованный не на шутку, а через два месяца лечения уже был уверен, что скоро стану в строй летчиков. Не буду говорить о больших специалистах в Москве, а с благодарностью вспомню о верхнеудинском докторе Алексееве. Не будучи специалистом-челюстником, он сумел подтянуть и связать проволокой за зубы нижнюю челюсть и этим значительно облегчил работу в Протезном институте.

За полуторамесячное пребывание в Протезном институте я нагляделся и наслушался всяких чудес. Вот уж действительно «ремонтно-человеческая мастерская»! Каких только туда уродов ни привозили. Например, привозят больного без нижней челюсти, и хирург делает ему новую челюсть из его же ребра. Больше того: профессор снимает кусок кожи, наиболее обросший волосами, и приращивает его к нижней челюсти — человек выходит с бородой и усами.

Вообще у меня создалось такое мнение, что нет такого уродства и увечья, с которыми не мог бы справиться Протезный институт.

Из больницы меня отвезли в санаторий Аэрофлота, и через два месяца я почувствовал себя настолько хорошо, что решил повторить неудавшийся перелет...

★

Несмотря на тяжелую катастрофу, меня с прежней силой тянуло на Север. Больше всего меня интересовал перелет в зимних условиях. Многие наши летчики летали на Севере и на заграничных самолетах, и на смешанных (самолеты советские, моторы заграничные), и на советских, но пока еще никто не мог указать, на каком самолете и с каким мотором в полярных условиях можно летать без задержек. А летать можно на каждом самолете, стоит только его приспособить к полету в полярных условиях.

Летая на Севере, я видел, как люди мучились на линиях. Мучился и я. Еще в 1930 году, когда я работал на Сахалинской линии при температуре тридцать — сорок градусов ниже нуля, мне пришла мысль поставить калориферы и при их помощи отеплить отработанными газами мотора пилотскую кабину и место бортмеханика. Решили переоборудовать открытый самолет «П-5» в полулимузин. Этим я сократил лобовое сопротивление самолета и увеличил его скорость на десять-пятнадцать километров. На этом самолете я потерпел аварию на Байкале, но, конечно, не по вине материальной части.

Но мало только отеплить самолет. Надо и летный состав приучить к запуску мотора и полету при низких температурах. Экипаж должен хорошо знать свой мотор, знать, что он больше любит, какую ему нужно дать заливку при низкой температуре, что нужно подогреть, как налить воду. Словом — для того, чтобы летчик хорошо летал на Севере, надо его снабдить хорошей материальной частью и обучить свободно управлять самолетом, не видя земли и неба. Помимо всего этого, летчик должен еще хорошо знать линию, на которой работает, чтобы при плохой видимости неожиданно не налететь на какие-нибудь высоты.

Иногда летчиков портит излишняя самоуверенность. Многие из нас рассуждают, примерно, так: «Раз я умею дер-

жаться за ручку — значит, я хороший летчик». И эта самоуверенность, стоящая рядом с ухарством, не раз кончалась плохо: аварией или, еще хуже, катастрофой.

Приведу несколько примеров:

Послали молодого летчика Маслова на Дальний Восток летать с почтой на линии Хабаровск — Владивосток. Летчик летал хорошо, но не совсем владел техникой слепого полета. И вот как-то поручили ему отвезти почту на Сахалин. На этой линии он был новичком, поэтому начальник управления отправил его вместе с летчиком Козловым, который давно летал на этой линии на пассажирском самолете.

Козлов хорошо знал трассу. Маслов должен был лететь следом за ним и изучать линию.

Скорость у самолетов разная — почтовый летел быстрее. Маслову трудно было итти в строю с Козловым, приходилось не раз делать круги, чтобы не вырваться вперед.

По дороге попали в сильный снегопад. Видимость настолько ухудшилась, что летчики потеряли друг друга. Маслову пришлось снизиться и лететь над самой землей. Вдруг впереди выросли деревья. Он резко взял ручку на себя — земля скрылась. Не владея как следует слепым полетом, он снова пошел на снижение, пытаясь рассмотреть землю. Внизу все слилось в общий фон, и разглядеть что-либо было невозможно. Неожиданно машина ударилась о торосистый лед, и в несколько мгновений от нее осталась бесформенная груда обломков. Придавленный ими, летчик потерял сознание...

Мороз достигал тридцати градусов. Скорее лучшего доктора он вернул сознание летчику. Маслов попытался вылезти из-под обломков. Не тут-то было! Тяжелые части разбитого самолета прижали ноги и в нескольких местах прихватили прочный меховой комбинезон.

Только через сутки погода установилась, и на розыски пропавшего Маслова вылетел летчик Мазурук. В районе Софийска он обнаружил разбитый самолет Маслова.

Мазурук сделал несколько кругов над местом аварии, стараясь заметить хоть какие-нибудь признаки жизни. Возле самолета не оказалось даже следов. Часть обломков уже занесло снегом, и они имели необитаемый вид.

Осмотрев с воздуха обломки самолета, Мазурук убедился в том, что Маслов разбился на-смерть. После катастрофы

прошло уже больше суток, и если тяжело раненый летчик не смог за это время выбраться из-под обломков своего самолета, то теперь он замерз наверняка. Садиться около разбитой машины было рискованно, и Мазурук полетел в Нижнетамбовскую сообщить о месте аварии.

Прошли еще сутки, пока люди на собаках добрались до разбитого самолета. Перед их глазами развернулась поистине жуткая картина. Маслов оказался жив и был в полном сознании. Но мороз сделал свое дело: у летчика были отморожены руки по самые локти и ноги по колени.

— Поздно, товарищи, — с трудом выговорил Маслов, заметив людей. — Теперь вы меня не спасете...

Насколько можно было быстро, раненого доставили в Нижнетамбовскую. Там ему оказали первую помощь и решили на самолете отвезти в Хабаровск на операцию. Маслова укутали в меха и бережно уложили на кресло пассажирского самолета.

Через два с половиной часа машина должна была прибыть в Хабаровск, но по дороге потерпела аварию. На счастье, на этот раз авария обошлась без человеческих жертв. Все летевшие на самолете, кроме Маслова, могли передвигаться самостоятельно. Они соорудили какое-то подобие носилок и на них понесли Маслова до ближайшего селения.

Долго пришлось итти товарищам по глубокому снегу с тяжелой ношей на руках. Маслов не раз просил:

— Я все равно не переживу этих страданий. Да и зачем мне жить обрубком — без рук, без ног? Только самому мучиться и других мучить. А вы здоровые, крепкие... Вам жить надо. Спасайтесь сами, бросьте меня...

Конечно, его не бросили.

Совершенно обессиленные товарищи только к вечеру добрались до селения. А через два часа Маслова не стало...

Летчик Мазурук до сих пор не может простить себе этого случая.

— Лучше бы, — говорит он, — я сел на плохое место, сломал шасси самолета, но оказал бы помощь товарищу на сутки раньше...

Тот же Мазурук рассказал мне, как однажды пассажиры чуть не улетели без летчика.

— Собрался я лететь из Охи в Хабаровск. Пассажирами у меня были три женщины и трехлетний мальчик. Запустил

мотор, стал выруливать против ветра и — сел на мель. Механик надел резиновые сапоги, сошел в воду, стал подталкивать. Я дал мотору полный газ, а самолет ни с места. Тогда я поставил мотор на средние обороты, вылез и стал помогать механику, рассчитывая сесть на поплавки, как только мы стронем машину с места.

Но сесть мы не успели. И поплыл наш самолет без нас прямо к выходу в море со скоростью километров двадцать. На катере нам его не догнать, да и катера под рукой не было. К нашему счастью, выход в море был узкий, и самолет уткнулся в берег...

Нужно сказать, что Мазуруку везет на трагикомические вынужденные посадки. Все дальневосточные летчики с удовольствием рассказывают об одной из них, во время которой Мазуруку пришлось выполнять обязанности... акушерки! А дело было так: в один из обычных рейсовых полетов на Сахалине Мазурука упросили забрать с маленькой рыбалки беременную жену директора. Рыбалка состояла из пяти-шести домиков, раскинутых на пустынном песчаном побережье Охотского моря. Жена директора должна была вот-вот родить, а на рыбалке не было ни врача, ни даже женщины, видевшей когда-либо рождение человека.

Гидросамолет Мазурука на этот раз был нагружен только наполовину, и летчик не заставил себя упрашивать. Он совершил посадку у рыбалки, забрал роженицу, уложил ее насколько можно было удобнее на мешки с почтой, укрыл чехлами от мотора и вылетел в Хабаровск.

Полет выдался не из приятных. В пути сильно болтало, встречный ветер сокращал скорость самолета, и вечер застал Мазурука в сорока километрах от Хабаровска. Илья умеет летать ночью, но на этот раз ему не удалось воспользоваться своим уменьем: дорогу перегородила большая грозовая туча. Лезть в нее, имея на борту больную женщину, он не решился. И, выбирая из двух зол меньшее, он опустился на Амур, чтобы переждать грозу.

Не успел посадить самолет — разыгралась буря. К берегу подходить опасно — волна может выбросить машину на берег и поломать. Пришлось закрепить «Юнкерс» якорями и предоставить ему нырять в бесконечно набегающие волны.

Спустились сумерки, вступила в свои права бурная ночь. Тьма. Дождь бесконечно барабанит по металлической об-

шивке самолета. Ветер качает его на волнах, стараясь сорвать с якоря. Темнота изредка озаряется вспышками молний.

Скоро случилось то, чего так опасался Мазурук. Пассажирку, очевидно, здорово укачало. Под влиянием этого и большой нервной нагрузки в полете, наступили преждевременные роды...

В течение многих часов, показавшихся в обстановке шторма очень и очень долгими, над Амуром раздавались душераздирающие крики несчастной женщины...

Представьте себе эту картину: в темноте одинокий самолет на бурной реке, а вокруг пустынные обрывистые берега — ни одного человека, ни одного селения: помощи ждать неоткуда.

Мазурук со своим механиком люди энергичные, не в таких переделках бывали. Они трезво оценили обстановку и стали готовиться к выполнению акушерских обязанностей.

Установили, что у Мазурука белье чище, чем у механика. Летчик сейчас же снял с себя белье и приготовил из него несколько более или менее чистых тряпок. Из старой консервной банки соорудили факел. Напильником наточили на всякий случай перочинный нож. Из компаса достали спирт для дезинфекции.

Вот и все готово. Время идет. Пассажирка кричит не переставая, а родов все нет и нет. И так всю ночь!

К рассвету шторм стал затихать. Мазурук со своим механиком решили выйти на поплавок проветриться и покурить. Не успели они вылезти из кабины, как крики и стоны внезапно прекратились. Чувствуя что-то неладное, они быстренько вернулись в самолет. И что же? Ребенок уже лежит у ног матери...

Мазурук принялся приготовленными тряпками обтирать малютку и тут вспомнил, что нужно перерезать пупок. Как на зло, приготовленный ножик куда-то запропастился. Видя такое дело, механик быстро протер спиртом плоскогубцы и перекусил ими пуповину. Тогда вспомнили, что ниток приготовить не догадались, завязать нечем. На этот раз выход нашел Мазурук, использовав вместо ниток тоненькую проволоку.

Во все, что было сухое, закутали ребенка и бросились запускать мотор.

Стало почти светло. Наступало утро, но дождь не перестает.

— Чорт с ним, с дождем, — проворчал Илья. — Летим скорее. Все-таки акушерки мы липовые...

Запустив мотор, механик остался около новорожденного, а Мазурук один с величайшей осторожностью взлетел и повел свой «крылатый родильный дом» к Хабаровску.

Через двадцать минут он уже мчался на автомобиле, отвозя мать и новорожденного в больницу.

К счастью, все обошлось благополучно.

В прошлом году Мазурук мне писал, что видел своего крестника в Охе на Сахалине. Он стал уже двухлетним здоровеньким мальчиком. Зовут его Икаром. Имя он получил по предложению того же Мазурука.

Был еще не менее интересный случай с летчиком-женщиной Тихомировой.

В 1933 году она окончила школу летчиков и получила назначение в Казань, на кольцевую линию, возить почту. Все лето она летала хорошо. За хорошую работу ее хвалили и даже не раз ставили в пример другим летчикам. Но как-то раз и ее постигло несчастье. Погода была неважная, дул сильный ветер. К тому же мотор стал давать перебои. Тихомирова решила сесть и проверить мотор. Посадку она произвела удачно, но при взлете потерпела аварию. Тихомирова оцарапалась, шлем с нее соскочил, очки разбились. Выскочила она из самолета, побежала в село, а по дороге несколько раз упала в грязь. Грязная, с окровавленным лицом, с распущенными волосами, вбегает она в сельсовет.

— Где председатель?

Человек, сидящий за письменным столом, сразу даже не признался, что он председатель, а осторожно спросил:

— В чем дело, товарищ?

Никак он не мог сообразить — мужчина это или женщина. По костюму и по тому, как ругается — мужчина, а по волосам — женщина.

— Как в чем дело? — кричит она. — Разве вы не видали, что самолет разбился около вашего села? Дайте охрану и сообщите в Казань о случившемся!

Через несколько дней Тихомирова полетела с почтой на другом самолете. Погода на этот раз была еще хуже. Ориентировку Тихомирова потеряла, решила лететь по компасу, хотя никогда еще по нему не летала. Через пятьдесят минут должен был появиться город.

И действительно ровно через пятьдесят минут показались дома. «Вот как хорошо рассчитала курс», подумала Тихомирова. Полетела ближе. С левой стороны должен быть аэродром, но его не оказалось. Город, да не тот!

Решила сесть и спросить. Села хорошо. Идут два колхозника. Она обращается к ним, спрашивает:

— Какой это город?

Оказалось, что Тихомирова отклонилась на пятьдесят километров южнее.

Восстановив ориентировку, она улетела. А через неделю секретарь райкома партии спросил Тихомирову:

— Это ты садилась у нас в городе? Только мы выехали в поле, где сел самолет, смотрим — он уже полетел. Спрашиваем у колхозников: «Самолет садился?» — «Садился». — «Летчик что у вас спрашивал?» — Колхозники говорят: «Товарищ секретарь, да там летчика и не было». — «Как не было?» — «А так: вылезла какая-то девчонка, вроде моей Машки, спросила, какой город, и улетела. А летчика там не было»...

ВТОРОЙ РАЗ СТАНОВЛЮСЬ ЛЕТЧИКОМ

ПОЧУВСТВОВАВ себя снова здоровым, я в начале сентября 1933 года написал начальнику Аэрофлота докладную записку такого содержания:

«Перед Аэрофлотом поставлена задача организовать регулярное сообщение самолетами на участке Москва — Владивосток. Оборудование самолета и приспособление его для работы в тяжелых условиях — одно из условий достижения намеченной цели.

Самолет «П-5», предназначенный для этой линии, недостаточно приспособлен к работе в зимних условиях. Каждый пилот и каждая линия приспосабливаются по-своему, а определенного стандарта нет. Прошу вас выделить машину для почтового полета на Север и разрешить переоборудование, которое будет произведено под моим руководством.

Переоборудование должно заключаться в следующем:

1. Переделка водяного охлаждения.
2. Установка добавочного бензинового бака.
3. Заделка задней кабины, так как полеты должны производиться без бортмеханика.
4. Установка добавочного маленького баллона сжатого воздуха, который подогревался бы одновременно с мотором.
5. Установка калорифера, который, минимально отнимая мощность мотора, обогревал бы пилотскую кабину и давал возможность летчику, не ежась от холода, свободно управлять самолетом.
6. Изготовление легкого подогревателя мотора.

Подогреватель должен находиться на борту самолета, чтобы дать возможность завести мотор в любых условиях, даже вне аэродрома».

В конце августа я пошел на врачебную комиссию с некоторым беспокойством: а вдруг забракуют, не разрешат больше летать? «Заставят, — думаю, — чего доброго, приседать, а я не могу: правая нога плохо гнется».

Но меня, как старого пилота, приседать не заставили, признали годным и допустили к непродолжительным полетам — часа на два, не больше.

— Ты еще, — говорят, — не настолько здоров, чтобы делать большие полеты. А через месяц явишься опять на комиссию.

Меня перевели в особый отряд по перегонке самолетов.

Командир отряда спрашивает:

— Можешь перегнать самолет в Иркутск?

— Могу.

О том, что мне не разрешили продолжительных полетов, я скрыл.

До Иркутска я долетел за три дня. Сел в Казани для доливки бензина. После длительного перерыва даже четырехчасовой полет утомил меня основательно. Пока наливали бензин, я лег отдохнуть и крепко уснул.

К вечеру прилетел в Свердловск. Этот участок я одолел также в четыре часа.

В Омске отдыхать я не ложился, а как только заправили самолет, вылетел в Новосибирск.

На третий день прилетел в Иркутск. Усталости почти не чувствовал. Как говорится — втянулся.

Вернувшись в Москву, я рассказал старшему врачу о полете в Иркутск. Врач остался доволен и разрешил мне продолжительные полеты, велев, впрочем, через месяц явиться на комиссию. Летать я стал хорошо, но без приключений не обошлось.

Помню — 23 августа 1933 года я поехал в ночной санаторий. А вечером того же дня в санаторий позвонил дежурный по аэропорту и сообщил мне, что в шесть часов утра я должен явиться на аэродром для особого полета.

В половине шестого утра вместе с линейными пилотами выехал на аэродром. Стоял сплошной туман, шофер ехал очень тихо, боясь на кого-нибудь налететь.

У дежурного по аэропорту мы встретились с двумя сотрудниками «Комсомольской Правды». Они сказали, что в восемь часов полетит стратостат.

— Фоторепортер Скурихин должен заснять его с вашего аэроплана.

— Хорошо, но сейчас такой густой туман, что дежурный не разрешит вылететь...

— Но ведь это же особый полет...

Время было еще раннее, и я решил пойти осмотреть стратостат. Его наполняли водородом. Полетит он, как я узнал, не ранее девяти часов.

С товарищем Скурихиным мы условились, что он за полчаса до полета стратостата придет к дежурному, где я его и буду ожидать.

В десятом часу подходит ко мне Скурихин и говорит:

— Надо лететь, стратостат будет подниматься через полчаса.

Стоял туман, но я все же решил лететь. «Пролетаем часа полтора, — подумал я, — туман за это время разойдется».

Запустили мотор, полетели. Толщина тумана — пятьсот метров. Вышли в прослойку, над нами облака. Пробили и облака. Солнце. Делаю круги, набираю высоту три тысячи метров, земли, конечно, не видно. Кружусь над тем местом, где вышел из облачности. «Если, — думаю, — облака куда-нибудь ветром сносит, то и меня вместе с ними. Стратостат полетит, и его тоже должно снести».

Кружимся час, другой, а стратостата все нет. Я уже стал сомневаться, не проворонили ли мы его?

Стали снижаться. Нырнул в облака. Думал, опять попаду в прослойку, но туман слился с облаками. Пятьсот метров... не вижу земли, триста... не вижу, и только на расстоянии ста пятидесяти метров показалась Москва-река. Вышли за Кунцевым. Полетели вдоль реки на Ходынку. Самолет стало прижимать к земле. Прижало метров до десяти. Даже на этой высоте местами земля стала скрываться. Хотел прилететь на Ходынку по Александровской дороге, да не тут-то было: в Москве туман еще не разошелся.

Бензина осталось на один час. Подлетаю к Одинцову, смотрю — огромное, кажется ровное поле. Можно садиться...

Катимся по земле — ничего. Вот-вот должны остановиться, но вдруг... поднялся хвост — самолет стал на нос.

— Сняли! — кричу фотографу.

Вылезаем, смотрим — винт сломался. Подождали, пока сельсовет поставил к самолету караул, и пошли на станцию.

Смотрим — идет легковая машина. Ее хозяин любезно согласился довезти нас до Москвы. От него же мы узнали, что стратостат не полетел, так как отсырела оболочка.

Это был наш первый неудачный полет за стратостатом.

29 сентября командир отряда снова мне приказал:

— Завтра ты должен вылететь с этим же фотографом и заснять стратостат. Если будет туман — ни в коем случае не вылетать.

— Слушаюсь!..

Прихожу утром в аэропорт. Туман. Встретил опять тех же товарищей. Договорились подняться за полчаса до вылета стратостата.

Вскоре прибегает фотограф и говорит:

— Надо лететь. Через двадцать пять минут пустят стратостат.

— Не могу, мне приказано не вылетать в туман.

Хотя туман был настолько тонок, что просвечивало голубое небо, видимость все еще была неважной. Пока мы торговались, стратостат пустили.

Нам с земли показалось, что он поднимается очень медленно.

— Лети, Водопьянов, — сказал кто-то из летчиков. — Ты его нагонишь.

Полетели. Набрали высоту три тысячи двести метров. Вот, кажется, близко, и гондолу хорошо видно, но все-таки нам стратостата не догнать. Махнул рукой, пошел на посадку, однако сесть оказалось не так легко. Пришлось подождать минут двадцать в воздухе, пока рассеется туман.

Решили так: «ветер слабый, стратостат не должно снести далеко, а когда он будет снижаться, мы его снимем».

Поставили самолет на место и разошлись по домам.

В два часа дня фотограф вызывает меня к телефону:

— Идет на посадку. Высота девятнадцать километров.

«Ого! Куда забрался, — подумал я, — выше заграничных».

— А сколько же времени он будет снижаться?

— Не знаю. Идите в аэропорт, я тоже скоро приду. Спустится он где-то около Казани.

Приехав в аэропорт, я зашел на метеорологическую станцию узнать, не видят ли они стратостата. Мне ответили:

— Его и без приборов хорошо видно. Смотри вот на эту точку, от нее вправо видишь?

— Вижу. Ну, он еще держится высоко.

— Семнадцать километров! Идет на снижение...

В шестнадцать часов мне сообщили, что стратостат снизился до десяти километров.

— Сколько времени он будет еще снижаться?

— Часа два, не меньше. Сядет около Коломны.

Я рассчитал: до Коломны лететь тридцать пять минут. Чтобы успеть, нужно вылететь в семнадцать часов. Так и сделали. Полетело нас три человека: фотограф, бортмеханик и я. Смотрю вперед, рассчитываю увидеть стратостат. Набрал высоту три тысячи метров. Пролетел уже тридцать минут, а стратостата не вижу. Спутники мои тоже всматри-

ваются в пространство. До захода солнца осталось минут сорок.

Вдруг впереди замечаю желтый от солнца шар стратостата. «Ага, наконец-то попался, теперь я уже тебя не упущу: заснимем и сверху и с боков!» Но почему его так плохо видно? Наверное, он сядет не в Коломне, а гораздо дальше.

Попросил я у товарищей бинокль, стал смотреть, но никак не могу нащупать стратостат. Машиной бросил управлять, взялся обеими руками за бинокль, боюсь — не вырвало бы его из рук ветром. Машина начала вилять то вправо, то влево, потом полезла вверх. Толкнул я ручку, опять смотрю, но никак не могу поймать стратостата. Отдал фотографу бинокль, стал всматриваться невооруженным глазом. Видно хорошо. Заметил даже оттенки. Непонятно только: почему гондолы не видно?

Фотограф долго прицеливался биноклем, потом передает его механику и показывает большой палец. «Вот, дескать, мы его сейчас заснимем». Начал готовить фотоаппарат.

Я лечу к стратостату и думаю: «Почему это он не снижается? Неужели опять поднимается в стратосферу и там будет ночевать?»

Вот уже под нами Рязань, солнце скоро сядет, а ночью лететь в Москву опасно, самолет мой не оборудован для таких полетов. Махнул рукой и повернул на аэродром.

Минут за двадцать до прилета в Москву солнце село.

Вдруг фотограф толкнул меня и показал назад:

— Вон, смотри, наш стратостат все еще высоту набирает. Вероятно, у него гондола оборвалась.

Посмотрел я назад. Мать честная! Да это же не стратостат, а луна...

Когда прилетели в Москву и я рассказал товарищам, как мы луну приняли за стратостат, над нами долго смеялись. А стратостат, оказывается, сел около Коломенского завода в семнадцать часов пятнадцать минут — почти одновременно с нашим вылетом.

*

9 ноября 1933 года я и бортмеханик Бассейн вылетели на самолете «Сталь-2» в Ташкент для того, чтобы передать машину Среднеазиатскому управлению воздушных линий.

Вылетели в три часа тридцать минут и через четыре с половиной летных часа уже опустились в Самаре на ночевку. «Хорошо летели, — подумал я, — позади уже тысяча километров, а всего три тысячи. Значит, на третий день мы будем в Ташкенте».

Проснулись за сорок минут до восхода солнца. Был небольшой мороз — восемь градусов. Сразу запустить мотор не удалось. Вместо семи часов утра вылетели в двенадцать. Рассчитывали в этот день долететь до Казалинска, а добрались только до Актюбинска, нагнав вышедшие раньше из Москвы перегоночные самолеты «К-5». Они задержались здесь, потому что не получили во-время «заказанную погоду».

11 ноября стали запускать моторы. Мороз — двенадцать градусов. Линейный механик товарищ Полегошко принес амортизатор своего изобретения:

— Вот, — говорит, — товарищ Водопьянов, посмотри на мое изобретение. Не амортизатор, а машина! Запустим сразу мотор — трава не расти!

Посмотрел я на его изобретение и не смог удержаться от смеха. «Машина» состояла всего из трех предметов: валеного сапога с отрезанным голенищем, веревки и амортизатора. Опутал механик сапог веревкой, а к веревке привязал амортизатор. Кусок сапога одевается на конец винта, семь-восемь человек натягивают амортизатор. Сидящий в кабине должен включить мотор и по команде «три!» тут же опустить винт. Амортизатор срывается с винта и с бешеной скоростью летит между тянущими. Винт делает полоборота, а иногда и оборот, смотря по силе мотора и по количеству тянущих людей.

Долго мы запускали мотор этой «машиной». Оба «К-5» улетели. Мне даже обидно стало: и мотор наш малосильнее, чем на самолете «К-5», и запускать его удобнее, а поди же, не запускается, — хоть плачь.

— Ну, ребята, трава не расти, — кричит Полегошко, — два самолета улетели, мешать не будут. Все сюда! Товарищ пожарный, иди, помоги тянуть за амортизатор. Брось караулить огнетушитель, видишь — не запускается, значит и не загорится.

Собралось человек десять.

— Внимание! — кричит Полегошко.

Включаю мотор.

— Раз, два, три!..

Но мотор даже вспышки не дает...

Крутили весь день, все без толку. На следующее утро решили как-нибудь подогреть мотор. Нашли какой-то чехол, накрыли мотор, разыскали трубы, две скверных паяльных лампы, начали подогревать. Часа три грели: то одна лампа погаснет, то другая. Больше разжигали лампы, чем грели мотор.

В конце концов удалось нагреть его до комнатной температуры. Принесли ведро кипятку. Нагрели в кипятке бензин для заливки мотора. Сняли чехол. Залили мотор. Натянули амортизатор. Дернули. Пошел!..

Дав несколько оборотов, мотор снова заглох.

Теперь стали тянуть человек двенадцать и так усердно, что амортизатор оборвался. Одна сторона пролетела вверх тормашками, а злосчастный валеный сапог угодил пожарному прямо в лицо. Встает он — вокруг левого глаза и носа все почернело и опухло.

— Не буду я больше тянуть, ну его к чорту!..

Я спросил, есть ли на аэродроме сжатый воздух.

— Есть, — говорит Полегошко, — давайте приспособим баллон.

Отвернули от мотора воздушную трубку, припаяли серебром к баллонной трубке, а сам баллон нагрели на костре.

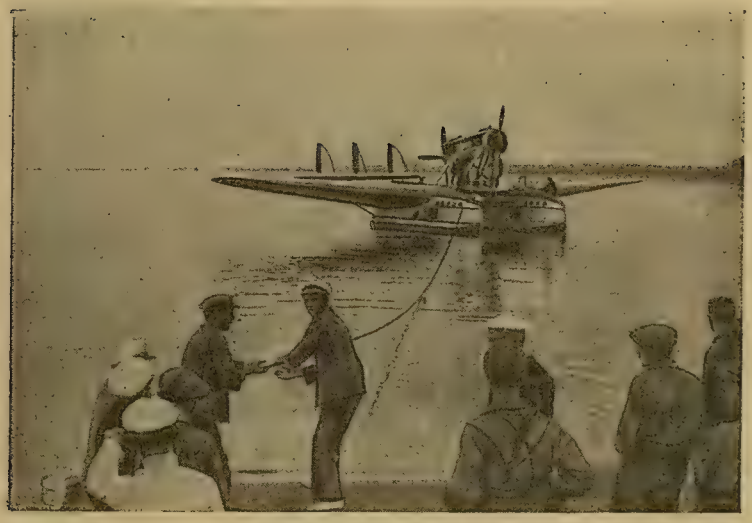
Что такое? Почему винт не вертится, а воздух садит во все цилиндры? Оказалось, сильно подработан золотник.

Как мы ни приспосабливались, но запустить в этот день мотор так и не удалось.

На следующий день достали древесный уголь. Часа за полтора до рассвета разожгли кипятильник и поставили под чехол. Грели часа три. «Теплоцентраль» оказалась замечательной: из трубы горячий воздух идет, а из кипятильника пар. Быстро раскрыли мотор, залили, натянули амортизатор, дернули... пошел!

Два с половиной дня мы потеряли из-за того, что на аэродроме нечем было подогреть мотор...

Из Актюбинска мы рассчитывали долететь до Казалинска без посадки. Не тут-то было! Возле Мугоджарских гор вдруг затрясло мотор, да так, что от форточки фонаря отлетел кусок стекла. Хорошо, что вблизи была площадка — Эмба.



— На линии Хабаровск — Сахалин мы теперь летаем в любую погоду, — с нескрываемой гордостью начал он...

(На снимке: самолет товарища Мазурука „S - 55“ в бухте Уркт на Сахалине.)

(*К стр. 169.*)

Архангельская областная библиотека им. Н. А. Добролюбова

...летят самолеты. Один за другим пролетают над ними и скрываются. Это летели мы...

(*К стр. 186.*)

Фонарь весь закидало маслом, пришлось открыть разбитую форточку. Боясь, чтобы она совсем не оторвалась и не полетела в лицо, Бассейн все время держал ее руками, стоя рядом со мной.

Исправив по дороге форточку, прилетели в Челкар. Смотрим — стоит на аэродроме самолет «К-5», один из тех, которые вылетели из Актюбинска.

— Все в порядке, — говорит Бассейн. — На этом самолете есть амортизатор, легче будет мотор запускать. Да и мороз здесь должен быть слабее.

К девяти часам утра нам удалось запустить моторы. Полетели в Казалинск, а оттуда в Кзыл-Орду.

В Кзыл-Орде начальник станции женщина, товарищ Недоноскова. Обращаемся к ней.

— Поужинать есть что-нибудь?

— Что вы, откуда я вам возьму? Разве хлеба только найду. Есть еще конфекты, которые Водопьянов прошлый раз оставил.

— Ну, а спать есть где?

— Есть! У меня четыре кровати. Пойдемте в летную комнату.

Смотрим, правда, есть кровати. На каждой из них лежит по паршивому матрацу, подушке и по одной простыне, а одеял вовсе нет.

— Чем же мы будем накрываться?

— А я при чем? Чем хотите, тем и накрывайтесь.

Легли не раздеваясь. Накинули на себя летные шубы. Кое-как ночь проспали...

«Ну, ничего, — думаем, — уж в Ташкенте отдохнем как следует».

На следующий день прилетели в Ташкент. Там, где мы рассчитывали хорошо отдохнуть, оказалось еще хуже, чем в Кзыл-Орде. Безалаберщина, невнимание к летчику так и бросались в глаза.

К обеду мы опоздали. Собрались нас три экипажа, те самые, что встречались в Актюбинске. Нашел я коменданта общежития, попросил его, чтобы он нам хоть ночлег обеспечил.

— Куда же я всех дену? Слишком много вас прилетело. Придется кому-нибудь спать на полу.

Немытые, голодные, усталые, мы ждали около двух часов,

пока поставят кровати и приготовят постели. Наконец, дождались. Кровати поставили.

— А где же подушки?

Уборщица даже обиделась:

— Ишь ты, милый, чего захотел...

Снял я шубу, положил вместо подушки и сверху прикрыл платком. Мех грязный, а я только что голову вымыл.

Ночью продрог. Одеяло не греет. Пришлось шубу накинуть на себя и спать без подушки.

Так спали две ночи, только на третьи сутки в поезде, по дороге в Москву, выспались по-человечески.

В декабре мне выделили наконец самолет для переоборудования.

Дело пошло. Но тут со мной чуть не случилась беда. Меня потащили опять на врачебную комиссию. Врач-невропатолог очень вежливо спросил, как я себя чувствую.

— Спасибо, хорошо. Только надоело ходить на комиссии.

— Это ничего, хотим вас проверить как следует. Расскажите что-нибудь про дедушку и бабушку. Вы их помните?

— Помнить-то я их помню, да что о них рассказывать? Были здоровы, померли от старости...

— А водку они пили?

— Нет, дедушка совсем не пил, а бабушка тем более. Отец сильно пил.

— Придется все-таки вас пригласить к нам, в психиатрическую лечебницу, суток на семь на испытание.

Как только он это мне сказал, я чуть сознание не потерял.

— Так я и знал, — говорю, — что у меня нехватает одного или двух винтиков.

— Успокойтесь, товарищ Водопьянов. У нас сумасшедших нет. Просто закрытый санаторий для нервнобольных. Через неделю вернетесь обратно на работу.

Что поделаешь, надо ехать.

Положили меня в наблюдательную палату. Тут я немного успокоился. Вижу, кругом люди нормальные. За мной особенно следили — я это заметил. Все, что бы я ни сказал, записывалось. Однажды больные попросили меня провести беседу. Я с радостью согласился. «Ну, — думаю, — пусть попробуют все записать, уж я наговорю!» Четыре вечера я говорил, по два часа каждый вечер.

Прошло семь суток. Старший врач дал мне пакет для передачи в Аэрофлот начальнику санитарной части. И вот в трамвае повез я свою судьбу, запечатанную в конверте.

Приехал, отдаю пакет старшему врачу Соколову. Он вскрыл и, закрывая записку от меня рукой, начал читать. Я смотрю на него и стараюсь что-нибудь угадать по выражению его лица. Улыбается.

— Хочешь, товарищ Водопьянов, я прочту тебе вслух?

— Ну, конечно, хочу.

— «Товарищ Водопьянов допускается к полетам без всякого ограничения».

После этого сообщения я вздохнул легко.

НА ПОМОЩЬ ЧЕЛЮСКИНЦАМ

ДВАДЦАТОГО января 1934 года переоборудование машины мы закончили, но вылет задержался. Открылся XVII партсъезд, нужно было доставлять матрицы «Правды» в Ленинград. Вот тут-то мой самолет показал свои качества! Он не только был отеплен, но и оборудован приборами для слепых полетов, трубки «сафа» (указателя скорости) подогревались током от аккумулятора. Я не боялся обледенения этих трубок, что случается очень часто при полете в тумане и выводит из строя прибор, а летать без него очень трудно.

С матрицами я вылетал ночью, за два-три часа до рассвета, с тем расчетом, чтобы ленинградские рабочие смогли читать газету не только в тот же день, но даже в тот же час, как и московские. Из Москвы можно было вылетать только на лыжах. Но в Ленинграде не было снега, и посадка была возможна только на колесах. Тут пригодились мои добавочные баки. Я прилетал в Ленинград, не делая посадки, сбрасывал в условленное место матрицы и возвращался в Москву. Весь полет в оба конца занимал семь часов. В пятидневку я так слетал четыре раза, сделал восемь рейсов.

Красивая картина развертывается перед глазами, когда пробьешь туман и идешь над ним! Посмотришь вниз — под тобой сплошная черная масса, земли не видно. А над тобой луна, которая, кажется, особо ярко светит, даже первое время слепит глаза. Летишь по компасу и рассчитываешь по времени, когда ты должен быть в районе Ленинграда. Если над городом сплошная облачность без «окон», ныряешь в облака. Тут уж приходится особенно следить за приборами, а главное за высотомером. Вдруг — туман до земли?

Помню: 1 февраля летели мы в Ленинград с Бассейном. Пролетели Калинин. Стало светать. Вдруг вижу — козырек кабины покрылся толстым слоем льда. Слой все увеличивается. Высунулся за козырек, посмотрел и даже испугался: на крестовинах центроплана наросли огромные глыбы льда. Вероятно, магистраль пропускает воду. Посмотрел на термометр расширительного бачка — температура падает. Это подтвердило предположение.

До аэродрома далеко, подо мной лес, да и погода скверная — сильный снегопад, видимость плохая. Летим очень низко. Смотрю — слева немного светит. Я туда. Вышел из снегопада, стал метаться, искать, где бы приткнуться. А тут сорвало с крестовины ком льда. Он с силой ударился о козырек, козырек разбило. Совсем плохо!

Наконец, попалось подходящее место невдалеке от села Могилевки. Рискуя мотором, сделал круг, рассмотрел выбранное место как следует, по дыму заметил, откуда дует ветер. Захожу против ветра, сажусь. Коснулся снега — самолет скользит мягко. Вдруг послышался треск, и самолет накренился. Пропеллер уперся в снег и, конечно, сломался. Я готов был с ума сойти — до чего мне было жаль именно этот самолет: ведь он экспериментальный, а мы его угробили.

Осмотрели с Бассейном повреждение, и я успокоился: поломалась лыжа, винт, правая нога, и вмялись концы крыльев. Вполне можно отремонтировать на месте, нужно только съездить в Москву за запасными частями.

Оказалось, что пробежали мы всего около тридцати шагов и попали на дорогу, которой я не заметил сверху: она была засыпана снегом. Получился жесткий удар. Сначала сломалась правая нога, а потом все остальное.

Оставив Бассейна с машиной, я отправил матрицы поездом в Ленинград, а сам поехал в Москву за частями. Через три дня мы прилетели в Москву на отремонтированном самолете.

Вскоре после этого случая мне поручили перегнать самолет в Батайск. 13 февраля я прилетел в Харьков. Слышу и ушам не верю: пароход «Челюскин» раздавлен льдами в Чукотском море. Попросил газету. С трудом разобрал украинскую речь: «Як зализом стыснуло, и вин пишов до дна. На лед выйшло 104 чоловика. Запас харчив був на два мисяца». Тут же у меня зародилась мысль: «Хорошо бы на моем самолете полететь спасать челюскинцев!» С этой мыслью и полетел в Батайск.

20 февраля вызывает меня начальник Трансавиации товарищ Кушаков и говорит:

— Мне командир отряда сказал, что вы хотели бы полететь на Север, спасать челюскинцев.

— Да, — отвечаю, — тем более на моем самолете...

Товарищ Кушаков разложил на столе карту:

— Ну, покажите, как бы вы полетели.

Я показываю: вот здесь, прямо на Хабаровск, потом Охотск, Анадырь, а там — куда укажут...

Долго он молчал, потом спрашивает:

— Сколько вам лет?

— Тридцать четыре...

— Поживите до сорока, а потом полетите...

— Да, — отвечаю я, — но могут ли ждать челюскинцы шесть лет?

— Сколько человек сидят на льдине? — снова задает мне вопрос начальник.

— Сто один, — говорю я.

— А когда вы прилетите туда, будет сто три. Сломаете там самолет, вас еще спасать придется. Ну, все...

— Как же все, товарищ начальник? А экспериментальный полет? Готовились-готовились, самолет переоборудовали, а испытать не придется. Что же это — игрушки, что ли?..

— Ну, хорошо. Слетайте на Сахалин и обратно с почтой.

Дает распоряжение командиру отряда и пишет так: «Пусть Водопьянов слетает на Сахалин с почтой. Составить календарный план перелета, представить мне на утверждение. Вылет 25 февраля».

Представил план. Заместитель начальника товарищ Жиляев, вернувшись с доклада, сообщил, что полет на Сахалин отставлен и мне приказано вылететь на Каспий спасать рыбаков, отнесенных на льдине в море.

Стал готовиться к отлету. Вылет был назначен на 26 февраля в шесть часов утра. Я должен был в один день прилететь в Астрахань. Вдруг по телефону вызывают меня в «Правду». Явился. Товарищ Магид говорит:

— За ударную работу по перевозке матриц «Правда» награждает тебя пятьюстами рублей.

Я поблагодарил Магида за внимание. Закурили. Разговорились. Тут я ему рассказал обо всем, что меня беспокоит: о том, что не удается полететь испытать машину, что вместо полета на Чукотку для участия в спасении челюскинцев мне придется завтра вылетать на Каспий.

— А самолет у тебя готов? — спрашивает Магид.

— Готов, — отвечаю.

Без лишних слов, Магид пригласил стенографистку.

— Диктуй, — говорит, — письмо редактору «Правды» товарищу Мехлису. Сообщи ему о том, что ты ударник «Правды» с 1931 года и что готов полететь на спасение челюскинцев.

Я и пишу: «Самолет мой оборудован для полетов на Севере, могу вылететь завтра».

Оставил письмо в редакции, пришел домой, лег пораньше спать. Выйдет что-нибудь или нет — неизвестно, а утром предстоит серьезный полет, надо выспаться. Жену попросил:

— Если кто будет звонить — не буди, скажи: «Он завтра рано улетает».

В два часа ночи звонят из «Правды», говорят:

— Разбудите его, он должен говорить с товарищем Куйбышевым.

Соскочил я прямо в белье к телефону. Говорят мне, что товарищ Куйбышев просит 26 февраля явиться к нему в Совнарком. Полет на Каспий отставили.

Назавтра иду в Совнарком. Товарищ Куйбышев ознакомился с маршрутом, по которому я предложил лететь прямо из Москвы, и попросил зайти на следующий день за ответом.

На третий день решено было, чтобы сохранить мои силы, которые пригодятся для вывозки челюскинцев, отправить меня поездом до Хабаровска, а от Хабаровска до Уэлена придется лететь.

Самолет мой погрузили и отправили с ускоренным поездом. Я экспрессом выехал 3 марта. Нельзя не отметить, как внимательно относились железнодорожники к платформе с моим самолетом. Три раза меняли подшипники, задерживали поезд, а платформу не отцепили.

Я приехал в Хабаровск 12 марта, а на следующий день прибыл и мой самолет вместе с механиками Александровым и Ратушкиным. В Хабаровске стояли уже готовые к отлету самолеты пилотов Галышева и Доронина. Начальник Дальневосточного управления Граждвоздухофлота товарищ Поляков принял все меры к тому, чтобы как можно скорее собрать и мой самолет.

...Четыре года тому назад я работал здесь — на линии Хабаровск — Сахалин. Не хотелось мне тогда расставаться с любимой линией, с хорошими товарищами, но приказ надо выполнять. Сдав машину своему другу — летчику Мазуруку, я уехал в Москву.

Теперь нам довелось снова встретиться. По тону, которым Мазурук говорил о своей работе, я понял, что он крепко полюбил свою линию и с удовольствием на ней работал. Многие из его рассказов не запомнились, но некоторые крепко врезались в память. Их-то я и хочу передать здесь.

— На линии Хабаровск — Сахалин мы теперь летаем в любую погоду, — с нескрываемой гордостью начал он. — И вот однажды, в один из пасмурных зимних дней, когда в воздухе кружится мельчайшая пыль, уменьшая и без того плохую видимость, когда мороз заставляет надевать добавочный меховой комбинезон и огромные рукавицы, мне было дано задание спешно перебросить из Хабаровска на Сахалин двенадцать пассажиров и двести килограммов почты.

«Ежась от колючего ветра, механики возились у моторов моего «Юнкерса». Ни мне, ни механикам, ни даже пассажирам — работникам Дальневосточного края — не было в диковинку летать в такую погоду. Трудности, которые мы преодолевали, мобилизовали в нас все силы и способности.

«Через два часа мы уже были на полпути от Сахалина — в Нижнетамбовской. Здесь я совершил короткую посадку, — взял бензин. Самолет легко пошел в воздух. Через час я уже оставил далеко позади торосы Амура и вошел в сопки Сихотэ-Алиньского хребта.

«Ровно поют моторы. В их песне скрыта безопасность четырнадцати человек. Это особенно здорово чувствуется здесь, где исключена всякая возможность вынужденной посадки.

«Механик не спускает глаз с приборов, время от времени переставляя ручки кранов.

«Остались позади и обрывистые скалы сопок. Теперь под нами море — никогда не замерзающий Татарский пролив. Теперь только сорок километров отделяют нас от острова Сахалина. Но эти километры — чистая вода пролива.

«Скучно лететь над водой на сухопутном самолете! Глаза поневоле ищут внизу какую-нибудь твердую точку, хотя бы плавающую льдину. Но внизу только лениво перекатывающиеся волны...

«Я размышлял о том, где приятнее садиться: на скалы сопок, на лес или на чистую воду в открытом море, когда неожиданно сдал средний мотор. Самолет пошел на снижение. Мощности двух моторов нехватало для того, чтобы без снижения тянуть тяжелую машину.

«Первой мыслью было: вернуться! Уже в следующую секунду от этого пришлось отказаться: самолет быстро снижался, и береговые горы были выше нас. Значит, остается единственный выход — во что бы то ни стало итти вперед, тянуть как можно ближе к берегу...

«Погода плохая. Сильно болтает. Оставшиеся моторы работают на полном газу, но машина продолжает снижаться. Сбрасываю рукавицы, чтобы голыми руками как можно точнее вести машину. Кожа ладоней моментально прилипает к штурвалу. Белеют концы пальцев. Но мне не до этого — дело идет о жизни двенадцати пассажиров.

«Становится ясно, что единственное спасение — в облегчении машины. Приказываю механику немедленно выбросить за борт почту, инструменты и чемоданы пассажиров. Пока он выбрасывал почту и мелкий инвентарь, пассажиры с недоумением следили за ним, но когда дело дошло до их чемоданов, поднялся спор. Пассажиры наотрез отказались отдать свой багаж. Дорожа каждой секундой, механик кое-как объяснил положение. Пока он уговаривал пассажиров — у нас осталось всего двести метров высоты.

«Самолет снижается медленно, но верно. Вода ближе и ближе. Все возможное выброшено, но машина все еще тяжела. От ясного сознания страшной опасности крайне напрягаются нервы. Мобилизую все силы, чтобы овладеть собой. До воды всего сто метров.

«Никакой зацепки, никакой надежды, а мозг, обессиленный, продолжает искать выход. Вдруг, внезапно повеселев, механик стал поспешно раздеваться. «Что с ним? — пронеслось у меня в мозгу. — Неужели он решил выброситься, чтобы облегчить самолет?» Но такого намерения у него не было. Он просто решил спустить лишний бензин из запасных баков, спрятанных в глубине крыльев самолета. Узнав об этом, я кивком головы одобрил его намерение: это облегчит машину на двести килограммов. Теперь вопрос только в том, успеет ли он закончить операцию до тех пор, пока самолет коснется воды? Черные волны уже совсем близко, а впереди не видно ни берега, ни льдов.

«Казалось, один момент, одно неосторожное движение — самолет зацепит лыжами за волны — и все кончено...

«Вдруг я почувствовал, что машина неохотно, как-то вяло, рывками начала набирать высоту. Значит, успел! В ту же минуту из крыла показался обмороженный механик. Ему пришлось отверткой пробивать бензиновые баки, так как иного выхода не было. Бензин хлынул из бака, обливая лицо, руки, одежду, а мороз не оставался безучастным свидетелем.

«Я крикнул механику, чтобы он разбил стекло компаса и обтер спиртом обмороженные места. Он испуганно замахал руками и прокричал мне на ухо:

«— Что ты!.. Как же без компаса поведешь машину?..

«Впереди из тумана стал несмело вырисовываться берег. К этому времени мне удалось наскрести немножко высоты. Я тянул к спасительному берегу, выжимая из машины все.

«Выбирать место посадки некогда. Я знал, что здесь свободна только узкая прибрежная полоска. Дальше начиналась сплошная тайга, а мой самолет шел ниже деревьев. Сразу убрал газ и наудачу посадил машину среди снежных бугров. Как ни странно, но шасси осталось цело...

«На другой день, отремонтировав мотор и с помощью гиляков расчистив площадку, мы благополучно взлетели и прибыли в Александровск-на-Сахалине.

«Мелочь — неаккуратная заправка самолета — чуть не привела нас к гибели. Оказалось, что в бензин попала вода. Во время полета она замерзла в трубке, питающей средний мотор...»

Рассказав об этом удивительном случае, Мазурук настроился на лад воспоминаний. Я не прерывал его. Мы давно не виделись, мне уже несколько лет не приходилось бывать на Дальнем Востоке. Поэтому я с жадностью ловил каждое его слово. Мазурук продолжал:

— Да, летит время, Миша! Ты вот гордишься, что налетал здесь сто тысяч километров. Давно ли ты был здесь? А я вот после тебя уже успел налетать на одной только сахалинской линии около трехсот семидесяти тысяч километров. Не раз приходилось попадать в переделки. Но одного случая никогда не забуду. Помню, как в прошлом году мне пришлось лететь из Охи в Александровск на стареньком «Юнкерсе», который ремонтировался никак не менее двенадцати раз. На борту самолета, кроме меня и бортмеханика, находились еще пассажиры — двое мужчин и женщина с ребенком.

«Как и всегда — неожиданно над дремучей сахалинской тайгой на высоте триста — четыреста метров сдох мотор. Делать нечего, без мотора не полетишь. Пришлось волей-неволей садиться прямо на лес. Приказал пассажирам привязаться к креслам, развернулся против ветра и очень удачно посадил машину на мелколесье. Только краску поцарапал.

«Шел декабрь. В тайге лежал снег ровным слоем метра в полтора толщины. Лыж, как водится, у нас не оказалось. Но делать нечего — надо итти, искать людей. Будешь сидеть у самолета — замерзнешь, пропадешь, что называется, ни за понюх табака.

«Пошли.

«Тайга, тишь, и под вековыми деревьями медленно пробиваются вперед несколько людей. Все они — в неуклюжей зимней одежде, едва бредут, утопая по пояс в снегу, передавая друг другу ребенка. Каждый шаг давался с страшными трудностями, а здесь еще мороз донимает. Меховая одежда намокла, тяжелым грузом давила к земле, связывала движения, делала просто невозможным и без того тяжелый путь. А сбросить ее нельзя — замерзнешь...

«Так мы шли, останавливаясь, не меньше двадцати часов — до ближайшего селения на мысе Тык. Впоследствии оказалось, что оно всего в восемнадцати километрах от места нашей вынужденной посадки.

«Узнав о нашем несчастье, тунгусы немедленно ушли в тайгу ловить своих оленей. Не успели мы как следует отдохнуть, как тридцать оленей было в нашем распоряжении.

«Я, механик и шестеро тунгусов выехали к самолету. Двое суток рубили просеку и на оленях тащили самолет до ближайшей полянки, с которой можно было взлететь. Ночевали в тайге у костра, питались полусырым оленьим мясом — ни с чем не считались: только бы скорее освободить самолет из плена! И вот почти у самой цели неаккуратно увязанная веревка чуть не погубила все наши труды. Олени рванули и вырвали стойку шасси. Самолет остался на одной ноге...

«Я совсем загоревал. Да и ты бы, наверное, не лучше чувствовал себя на моем месте. В самом деле: мотор неисправен, шасси сломано. Машины не бросишь, а помощи ждать неоткуда. Рации у нас не было, да хотя бы и была — толку мало. Разыскивать нас некому. Единственный оставшийся в Хабаровске пилот сахалинской линии товарищ Иванов тоже засел где-то около Николаевска.

«Грязные, измученные лежим мы с механиком на елочных ветках у костра и горюем: лететь нельзя, и самолет починить нельзя. Ведь у тунгусов ни кузни, ни мастерской — даже самой, что называется, паршивой — нет. Как тут быть?

«Подходит к нам старый тунгус Павел и начинает утешать:

«— Я, — говорит, — очень люблю вас, воздушных каюров. Люблю самолеты. Моего сына еще Водопьянов на таком же самолете отвез учиться, а сейчас он грамотный, большой человек, советской властью управляет. Ты хороший каюр, ты как хочешь доедешь. Однако, я тебе помогу.

Я буду всю ночь работать, а ногу твоему самолету сделаю из черной березы, — крепкое дерево, как железо дерево. Для нарт полозья делаем...

«Я поблагодарил старика и сказал, что у него из этой затеи ничего не выйдет, так как ноги самолетам делают ученые люди и материал для них подбирают специальный, а не какое-то дерево. Но старик стоял на своем. Всю ночь он своим ножом строгал обрубок, раз десять примерял его к самолету. И действительно: к утру сделал такую ногу — залюбуешься!

«Поставить и укрепить эту ногу не представляло большого труда.

«Установив стойку, мы впятером качали за крыло самолет, испытывали прочность «новой конструкции». Выдержала!

«Дотащили машину до ровного места. Отремонтировали мотор. Вроде все в порядке, но нехватает масла. Но это уж полбеды. Добавили в бак рыбьего жиру и взлетели!

«И вот на таком самолете с деревянной ногой, с рыбьим жиром вместо масла в баке, мы летели сто двадцать километров над чистым морем. И вдруг у самого Александровска попадаем в туман. Да такой туманище — зги не видно. А садиться надо. И все-таки посадил самолет. Да еще как! Даже деревянная нога не подломалась.

«Вот это-то мне здесь и нравится, — закончил Мазурук. — Крепко здесь любит народ нашего брата — летчика. Ведь ты подумай только: в тайге, у чорта на куличках пришел к тунгусам. Они и читать-то наверное не умеют. А увидели, что «воздушный каюр» в беде — не ожидая приглашения, бросили свое дело, пришли на помощь...»

★

Подготовка наших самолетов к вылету отняла гораздо больше времени, чем это предполагалось вначале. Трехдневный буран значительно удлинил намеченные сроки.

Работы по выгрузке, сборке, регулировке и подготовке к полету машин Галышева и Доронина провела бригада под руководством инженера гидролинии Хабаровск — Сахалин В. Линдемана. По подготовке к вылету моей машины работала бригада инженера П. М. Петрова. Обе бригады, несмо-

тря на буран и трудные условия, работали самоотверженно, не отходя от машин по шестнадцати — восемнадцати часов. Техники Тютин, Безымянный и моторист Черненко продержались у машины беспрерывно двадцать семь часов. Инженер Петров не отходил от самолета тридцать три часа; инженер Линдеман и старший техник Самофалов работали в течение шести суток по шестнадцати — восемнадцати часов ежедневно. В результате — машины выпущены в полет в состоянии на «отлично». В этом мы сами убедились, испытав их 16 марта в воздухе.

Вылет звена был назначен на 17 марта. Наш маршрут к тому времени был уже утвержден товарищем Куйбышевым и выглядел так: Николаевск-на-Амуре — Охотск — Нагаево — Гижига — Анадырь — Ванкарем — лагерь Шмидта. До Николаевска мы должны лететь в сопровождении товарища Полякова, откуда он будет наблюдать за нашим полетом и, если что случится до Охотска, немедленно организует помощь.

17 марта в десять часов утра вылетели из Хабаровска четыре самолета. Ведущим до Николаевска шел, как я уже говорил, товарищ Поляков с пилотом товарищем Ивановым. Решили лететь строем в видимости друг друга. Старшим перелета назначили товарища Галышева, но если какой-нибудь самолет почему-либо задерживается, а другие готовы к вылету, — двое могут вылететь, не дожидаясь третьего.

Летим. Трудно мне было лететь за ними!.. Мой «П-5» гораздо быстроходней их «ПС-3» (тип «Юнкерс»). Я не только летел на малом газу, но и делал круги, набирал высоту, убирал газ, планировал, — словом делал все, только бы не забегать вперед.

Погода хорошая. Мы набрали восемьсот метров. Отлетели двести километров от Хабаровска — впереди показалась чернота. Видимость стала ухудшаться. Попали в мелкий снегопад. Стали держаться ближе друг к другу, чтобы не потерять ведущего. Снегопад усилился. Снизились до пятидесяти метров. Берега Амура местами были гораздо выше нашего полета. Видимость настолько ухудшилась, что ведущий самолет я потерял. Потом потерял и идущего за ним Галышева. Остался на виду один Доронин, но и его очень плохо вижу. Прибавил газу, чтобы подойти ближе. Это и трудно и опасно при такой видимости. Не прошло и двух

минут, как я его настиг так близко, что, боясь столкнуться, убрал газ и снова стал отставать. Я несколько раз проделал одно и то же и наконец так далеко отстал, что потерял и этот самолет. Надоело мучиться. Решил — полечу один, трассу знаю хорошо, как-никак на этой линии налетал сто тысяч километров.

Прибавил оборотов мотору, довел скорость до ста восьмидесяти километров в час. Лечу по левому берегу Амура. Скоро должен показаться город Комсомольск. Вдруг перед самым носом моего самолета пересекает дорогу «ПС-3». Я с перепугу рванул ручку на себя. Скорость была хорошая. Я сразу ушел в облачность и потерял землю. Добавил еще газу и стал пробиваться вверх. Слой облаков оказался две с половиной тысячи метров. Наконец вылетел из облаков наверх — там солнце.

Лететь по компасу в Николаевск опасно. Если бы там была хорошая погода, тогда другое дело. Но, судя по сводке, там снегопад. Пробиваться вниз опасно, можно налететь на высокую сопку, — около Николаевска их много. Итти же по низам, бреющим полетом нельзя: вдруг Галышев или Доронин вернутся, и не заметим, как налетим друг на друга...

Решил вернуться. Через два часа сажусь в Хабаровске. Подбежали ко мне механики:

— В чем дело? Почему вернулся? С мотором что случилось?

— Нет, — говорю, — мотор работает хорошо, самолет тоже исправный.

— Так почему же вернулся?

— Погода плохая, — говорю, — поэтому и вернулся.

Конечно, сначала не поверили. Не было такого случая, чтобы я возвращался из-за непогоды, а тут вдруг — здравствуй! На Водопьянова это не похоже, тем более трассу он хорошо знает. Тогда я объяснил подробнее. Подходят ко мне друзья-дальневосточники — Мазурук и Иванов, жмут руку.

— Мы, — говорят, — очень рады за тебя. Наконец-то ты взял себя в руки. А звено свое ты все равно нагонишь.

В этом полете я особенно чувствовал важность дела, порученного мне партией, и обдумывал каждый шаг. Я как бы переродился в этом великом полете, думал только о том, как вернее долететь до челюскинцев и оказать им помощь.

На другой день вылетел один. В том же месте, где и вчера, снова попал в снегопад. На этот раз я и не думал возвращаться. Лечу один, мешать некому. Пролетел полпути до Николаевска. Вижу внизу Нижнетамбовскую. Там наша аэростанция. Линейным самолетам тут обязательна посадка для пополнения запаса горючего, но мне садиться не нужно. Горючего у меня вполне хватит.

Пролетаю над аэродромом, вижу — лежит на аэродроме знак обязательной посадки. Делать нечего, надо подчиняться общему правилу. Сажусь, подруливаю в указанное стартером место. Спрашиваю:

— Почему посадили?

Говорят:

— Получили из Николаевска телеграмму. Там пурга, видимость пятьсот метров. Галышев и Доронин из-за пурги вылететь не могут. До получения хорошей погоды тебя приказано не выпускать.

Я выключил мотор.

За день погода в Николаевске так и не улучшилась. Пришлось ночевать. Вылетели только в девять часов тридцать минут утра. На этот раз погода была хорошая: на земле мороз тридцать градусов, а в воздухе, на высоте тысяча метров, — пятнадцать. Там дул южный ветер. Редко, но бывает и так.

Через два часа прилетаю в Николаевск. Галышева и Доронина не застал; они полтора часа как вылетели на Охотск. Через час сорок минут вылетел за ними и я.

Курс мой лежал через горы прямо на остров Большой Шантар — по компасу. Погода стала заметно портиться. На сопках появился туман. Местами верхушки сопок уже закрыло, а у реки — сплошная облачность. Под облаками лететь опасно, они снизились до сопок. Зная, что в районе Шантаров погода хорошая, решил итти по компасу поверх облаков.

Набрал три тысячи метров высоты. Наверху, вероятно, дул юго-западный ветер. Сноса я учесть никак не мог — не по чему, ориентиров никаких не видно.

Минут через тридцать «окна» стали появляться. Настроение стало улучшаться. Но не испортилась ли погода и на Шантарах? Я знаю эти края, здесь погода может испортиться в любую минуту. Впереди показалось большое «окно».

Смотрю в него и ясно вижу берег моря. Судя по времени, я еще не должен быть на берегу. Посмотрел на карту — все в порядке, я у мыса Александра. Значит, здорово снесло вправо.

Решил снизиться и лететь по берегу до своего курса, а там опять по компасу на Большой Шантар. Снизился до трехсот метров. Пошел берегом. Видимость неважная. Впереди показался пологий берег и резко пошел вправо. Насколько мне помнится, я здесь пологих берегов не видал. Подлетаю ближе. Да это совсем не берег. Это среди льдов косой выделяется чистая вода, которую в дымке я принял за землю.

Над водой клубится черный туман. Сначала я было рискнул пробить его. Туман слился с водой, получился общий фон. Ничего не вижу. Не теряя высоты, стал полегоньку разворачиваться вправо, в море, чтобы не налететь на берег. Благодаря приборам я сравнительно легко выбрался из тяжелого положения и вернулся опять к тому «окну», в которое нырнул. Решил набрать высоту опять в это же «окно», делая круг за кругом. Вылез из облаков. Впереди все закрыто. Не вернуться ли, — думаю, — обратно в Николаевск? Решаю: если минут через пятнадцать будет все так же, — вернусь.

Пролетел двадцать минут, погода не улучшается. «Дай, — думаю, — еще немного пролечу». Стали попадаться «окна». Пользуясь ими, снижаюсь. С тысячи метров снова увидел берег. Облачность высокая, видимость хорошая. Подлетаю ближе к морю — торосистый лед. Стал восстанавливать ориентировку. Оказалось, на этот раз вышел правее курса — на мыс Грота. Взял курс 340°, пошел в море. Через десять минут показался остров Беличий, а за ним и Большой Шантар. Здесь мотор «забарахлил», стал останавливаться. Я быстро перевел его на верхние баки, опять заработал. А у меня даже пот холодный выступил, думал — остановится совсем.

...Отвлекусь на время от описания полета и расскажу о том, что собственно представляет собой так называемый слепой полет.

Коротко говоря, слепым называется такой полет, в котором летчик не видит земли и летит, пользуясь только компасом и приборами. Этому можно научиться только на опыте.

Все мы знаем, что такое приборы, знаем каждый прибор в отдельности, умеем им владеть. Но гораздо труднее учесть показания всех приборов в нужную секунду — и так учесть, чтобы хватило времени принять и выполнить решение.

Пока приборы работают в спокойной обстановке, летчик может спокойно реагировать на их показания. У него хватает времени решить, скоро ли он пробьет облачность (если он идет вверх) или скоро ли покажется земля (если он снижается).

В обстановке слепого полета летчик иногда действует подсознательно. Скажем, машина пикирует (идет носом вниз). Я беру ручку на себя, тяну ее изо всех сил. Тяну на себя, а машина пикирует. И что же? Оказывается, на самом деле я вовсе не тяну ручку на себя, а просто сильно сжимаю ее в руке; так сильно, что рука застывает в судороге.

Бывают и такие истории: стрелка уклонилась вправо — значит, и самолет кренит вправо. Я нажимаю левой ногой на педаль, чтобы выправить самолет. Жму, но стрелка остается на месте. Нажимаю с такой силой, что чуть не ломается педаль, а машина все-таки идет вправо. В чем же дело? Оказывается, я правой ноги не убрал: одной ногой я выправляю крен, а другой бессознательно задерживаю его.

Чтобы овладеть слепым полетом, я сознательно входил в облака на многие и многие часы. В конце концов я так натренировался, что мог свободно лететь в сплошном тумане сколько угодно...

Продолжим рассказ.

Подлетаю к Шантару. Сделал над поселком круг. Из домов выбежали люди, бегут к губе. Один бежит быстрей всех, впереди его скачет собака. Пока сделал три круга — выложили посадочное «Т». Сел хорошо, подрулил к указанному месту. Вышел из самолета, смотрю — что-то мало народу, должно быть гораздо больше. Познакомился с начальником острова, спросил:

— Что-то вас маловато? Неужели публику не интересует самолет?

Он отвечает:

— Нет, товарищ Водопьянов, вы ошибаетесь. Здесь у самолета все сто процентов жителей острова. Даже мамаша с ребятами — и та пришла...

Исправив бензиновую подачу, посмотрел на часы. В нашем распоряжении два часа. Лететь до Аяна часа полтора. Но вдруг в Аяне плохая погода? Придется вернуться, а времени не хватит. Лучше не рисковать!

Решил ночевать в Шантаре.

Захватив почту, утром 21 марта полетели дальше.

Галышев с Дорониным ночевали в Аяне. Если на аэродроме не окажется их самолетов, садиться не буду. Так и вышло. Сделал круг, сбросил почту и полетел дальше, хотя для меня на аэродроме развели четыре костра.

Через четыре часа тридцать минут прилетел в Охотск. Сделал круг над аэродромом. Смотрю — стоят два наших самолета. Наконец-то, догнал!

Галышев и Доронин были очень довольны. Мы опять вместе.

Заправили самолеты. Вылет отложили. К несчастью, на другой день погода испортилась. Только 22 марта нам удалось вылететь дальше.

Из Охотска мы летели на высоте две тысячи метров. Ясный день — на сто километров видно. Но до чего нас качало! Летишь, смотришь на альтиметр — 2200... и вдруг — 1800, внезапно проваливаешься вниз. Мне не очень страшно, у меня машина пилотажная, а вот у Галышева и Доронина машины пассажирские. Им здорово досталось. Вдобавок ветрило был встречный. Шестьсот пятьдесят километров мы летели шесть часов, тогда как это расстояние я, например, на своем самолете должен был покрыть за три часа двадцать минут.

В Нагаеве нам рассказали, что в этот день в Японии разрушило целый город Хокодате и потопило несколько пароходов. Мы, вероятно, попали в крыло этого тайфуна.

Здесь нам пришлось сидеть пять суток. Дня четыре так пуржило, что вокруг ничего не видно. Гижига сообщала каждый день по нескольку раз, что у них свирепствует пурга, видимость пятьсот метров.

27 марта, несмотря на сильный ветер, мы полетели в Гижигу. Трудно было улететь из Нагаево! Подниматься пришлось на строения, заруливать по ветру, люди помочь не могут, аэродром — чистый лед. Пришлось поставить самолеты против ветра. Зато оторвались очень быстро. Галышев поднялся первым, я — третьим.

Ветер опять был встречный.

Сначала набрали высоту тысяча пятьсот метров. Через сорок минут погода стала ухудшаться. Я опередил товарищей и пошел впереди, чтобы не бояться столкновения.

Скоро попали в пургу. Видимости почти никакой. Возвращаться и думать нечего: за мной идут машины товарищей.

С трудом пролез сквозь пургу. Вздохнул свободнее. Впереди показалось море. Вышел на берег, посмотрел на карту — отклонился от курса влево. Пошел берегом.

Недолго продолжалось мое счастье. Впереди опять показалась чернота. Пришлось снизиться до трехсот метров и итти ниже берегов. Справа, в море, светлей. Я еще подумал: «не обойти ли мне снегопад морем?» Но отходить от берега не хотелось. Вдруг мотор откажет? Лучше уж держаться земли.

Около селения Туманы снегопад настолько усилился, что я вынужден был все-таки повернуть в море и итти по приборам. Тут уж я не думал даже о моторе! Только и мыслей, как бы скорее выбраться из этой проклятой непогоды. В такие моменты забываешь совсем про мотор: кажется, что он никогда не откажет...

Минут через двадцать показалась вода. Снегопад кончился. Видимость установилась хорошая, но берега не видно — кругом вода. Вот тут-то уж я стал прислушиваться к мотору. В такие минуты всякая чепуха лезет в голову. Кажется: неравномерно стал работать мотор, и гарью запахло. Стоит только снова попасть в снегопад или туман — все забываешь. Да и нет времени думать о моторе! Думаешь только о том, как бы не сорваться в штопор или не скользнуть на крыло.

Кстати, об арктической погоде.

Если мне на Московском аэродроме дают видимость два километра, то я говорю: «замечательная погода». Но если мне на Чукотке дают пять километров, я не летаю; дают десять километров видимости — это тоже плохо. И только когда дают двадцать пять или пятьдесят, тогда лететь можно.

Видимость два километра в Арктике означает, что вообще ничего не видно, что в воздухе висит снежная дымка. Земля покрыта сплошным ровным ослепляющим снегом, все сливается в один общий фон. Летишь, как в тумане, не ви-

дишь ни земли, ни неба. Здесь тебя могут спасти только приборы. Руководствуясь их показаниями, можно не рисковать, а просто лететь повыше над землей...

Минут через пятнадцать вдалеке показался берег, а через полтора часа я прилетел в Гижигу. Место посадки нашел быстро. Там нас ждали. По углам площадки зажгли костры, границы ее обозначили... бревнами, да такими, что если попадешь на них — поломаешь машину наверняка!

Вообще же с Гижигой получился, что называется, и смех и грех. Мы просили, чтобы нам приготовили аэродром размером в тысячу метров. Они честно приготовили такой аэродром в виде узенькой полоски — сто пятьдесят метров ширины на тысячу метров длины, а тут как назло ветер. При боковом ветре садиться на такую полоску никак нельзя. Границы его должны быть обозначены хвоей, ветками. В случае, если на такую ограду и попадешь — ничего с самолетом не случится. Но в Гижиге хотели как можно лучше принять самолеты и перестарались. Вместо хвои аэродром обозначили... здоровенными бревнами, положив их почти вплотную одно к другому. Попробуй, сядь на такое бревно!

Где-то нашли инструкцию, вычитали, что «Т» кладется против ветра. Вот они положили «Т» против ветра, перехватив всю площадку черным полотном. Но так как ветер сдувает «Т», то они для крепости прихватили полотно опять же бревнами!

Я пролетел над аэродромом, сделал круг, другой. Вижу — дело гиблое. Сделал еще несколько кругов. «Не год же, — думаю, — летать! Надо садиться». Ветер, кажется, не сильный (по кострам заметил, пламя отклоняется слабо). Попробую. Сел хорошо.

— Ну, как мы вас встретили? — задает мне первый вопрос начальник погранотряда товарищ Красовский.

— Хорошо, да не дюже.

Рассуждать некогда. С минуты на минуту могут показаться товарищи. У них тяжелые самолеты, им садиться еще труднее, чем мне. Я приказал срочно убрать все бревна с аэродрома и выложить «Т» вдоль площадки. Ветер был не сильный, сесть можно и с боковым.

— Что-то долго не летят? Не вернулись ли они?..

— Нет, — говорит товарищ Красовский. — Из Туманов сообщили, что слышали, как пролетали самолеты, но не ви-

дели их. У них в это время был сильный снег с ветром, видимости почти никакой.

— Раз так, — говорю, — то они могли слышать мой мотор, но, не видя самолета, решили, что летят все три. Подождем еще минут тридцать, а пока пойдем посмотрим, нельзя ли расширить площадку.

Осмотрели и нашли, что можно. Приступили к работе. Товарищ Красовский мобилизовал всех своих красноармейцев. К вечеру площадка была готова. Вид она имела клинообразный. В одном направлении восемьсот метров, а в другом — около четырехсот.

Только на другой день пришло радио: из-за плохой погоды Галышев и Доронин вернулись обратно в Нагаево и сейчас вылетели сюда. Хорошо, что я прилетел вчера! Сегодня вдоль аэродрома посадка уже невозможна из-за сильного ветра, а если бы мы поверили их знакам — посадка могла бы кончиться печально...

29 марта мы вылетели в Каменское. Лететь предстояло всего двести шестьдесят километров. Но этот маленький участок достался нам дорого. Стояла густая дымка, кругом бело, все сливается. Пришлось итти разными курсами и на разных высотах. Я на тысяче ста метрах вышел, не долетая Каменского, в Пенжинскую губу. К моему большому удивлению, Пенжинская губа оказалась не замерзшей. Открытое море плескалось до самой реки Пенжино. Аэродром для нас приготовила культбаза — на семьдесят километров выше Каменского.

Как обычно, я прилетел в Каменское раньше товарищей. Там зажгли костры, положили «Т». Сделал два круга. Показались и Галышев с Дорониным. Галышев, не замечая культбазы, пролетает дальше. Доронин за ним. Я решил сесть. Захожу на площадку. Около аэродрома, со стороны завода, высокая гора. Зашел я сбоку горы, стал планировать, но сесть не рискнул. Дал газ, пошел на второй круг. Высота была метров двадцать. Пролетаю над аэродромом. Вижу — на границе много публики. Машут руками, платками — приветствуют. Мне не до приветствий. Внимательно осматриваю аэродром. Что-то он мне показался подозрительным. Захожу еще раз. Стал уже выравнивать самолет, как вдруг бросились в глаза огромные надувы. Я снова дал полный газ. «Не буду садиться первым, — подумал я, — пусть садится Галы-

шев. На случай поломки у него есть запасные шасси, а у меня их нет...»

Погнался за улетающими товарищами. Догнал. Они быстро повернули назад. Я за ними. Подлетаем к аэродрому. Доронин пошел на посадку. Я стал сбоку наблюдать, как он сядет. Самолет коснулся снега. Попал на надув, сильно подпрыгнул. Доронин не растерялся, подбавил газу и подтянул самолет. Стал сажать второй раз. Шасси не выдержали, сломались, самолет лег на лыжи и, сломав винт, тут же остановился. Доронин выскочил из машины и сразу же сделал живой крест из восьми человек. Мы стали кружиться, ждать, когда нам выложат «Т» в другом месте. Скоро Галышев не выдержал и сел без «Т» на реке, в километре от аэродрома. Сел хорошо, стал рулить к строениям. Я подумал: «Там теперь четыре понимающих дело человека. Не сяду, пока они не дадут сигнала». Смотрю — Федотов, бортмеханик Галышева, нашел место, лег и изобразил собою «Т». Тогда я сел рядом с ним.

Председатель окрисполкома и другие товарищи были очень расстроены.

— Сколько, — говорят, — мы старались... Как вас ждали... Рулеткой вымеряли аэродром, чтобы все было точно, а вот какое несчастье!..

Оказывается, по всей реке Пенжино можно садиться где угодно. Есть только одно место, где садиться нельзя. Именно его и выбрали для аэродрома. Начпогранотряда объяснил, что выбирал площадку специалист — бывший авиатехник. «Здесь, — уверял доверчивых каменцев этот неизвестный «авиатор», — снег жесткий. Тяжелые самолеты на нем не провалятся, а бугры и надувы им не помешают». Его спрашивали, не лучше ли будет принять самолеты на том месте, где мы сели. Он ответил: «Хотя там и ровное место, но снег рыхлый. В него может зарыться самолет и поломать ноги».

Самолет Доронина на другой день поставили на ноги и сменили винт. Работали все. Задержки из-за поломки шасси не было, но из-за пурги нам пришлось просидеть на культбазе пять дней. В течение трех вечеров я проводил беседы об авиации. Особенно оживленно прошла беседа в нацсовпартшколе. Коряки очень интересовались авиацией, спрашивали, могут ли принять их в летную школу, и очень обрадовались, когда на этот вопрос я ответил утвердительно. Я уве-

рен, что многие из них мечтают о летной школе, и считаю, что для местной авиации пилоты из туземной молодежи будут самыми подходящими. Им не придется мучиться, привыкая к суровому климату.

4 апреля мы, наконец, вылетели в Анадырь по прямой, прямо через горы.

По-моему, участок от Каменска до Анадыря был самым легким. Здесь по дороге встречается много рек, покрытых более или менее ровным льдом, пригодным для посадки самолета.

Прилетели в Анадырь мы в одно время. Доронин никак не хотел садиться первым:

— Довольно, — говорит, — я испытал счастье в культбазе. Садитесь теперь вы.

Как и везде, в Анадыре нас встретили хорошо. Но нам удивительно не везло! Где бы мы ни садились, — на другой день обязательно начинается пурга. Если даже на месте и хорошая погода, то по трассе обязательно туман или пурга...

Познакомились с товарищем Ребровым, начальником погранотряда. Пограничники, как и всюду, подготовили нам все необходимое.

Встретив нас, товарищ Ребров сразу спросил:

— Не пролетал ли кто-нибудь из вас утром? Я слышал звук мотора, но самолета не видел, была густая дымка.

— Нет, не пролетали. Вам, вероятно, послышалось...

— Вряд ли. Звук мотора очень хорошо был слышен...

На другой день заходят к нам два человека. Рекомендуются.

— Мы — механики самолета Демирова из группы Каманина.

Отогревшись, они рассказали нам о своих злоключениях. Вчера утром вылетели они из Майна-Пильгина, прилетели к Анадырскому заливу, но попали в густую дымку. Ориентировку потеряли. Анадырь не нашли. Заметили яранги, решили сесть, чтобы определиться. К несчастью, чукчи по-русски говорить не умели и ничего объяснить не могли.

Полетели дальше. Шесть раз садились, но ориентировки так и не восстановили. Бензина осталось очень мало. Решили сесть в седьмой раз у какого-то домика, надеясь встретить там русского человека. Демиров хорошо знал, что Анадырь где-то недалеко. Сели. Опять разочарование. Это не дом,

а рыболовный сарай без единого живого существа. Посреди сарая лежит замороженная рыба, а в стороне — две железные бочки. Демиров зло толкнул одну из них. Она еле качнулась — тяжела. Открыли, и что же вы думаете? — бензин. Немедленно вылили полторы бочки в баки самолета, а с помощью остального бензина стали греть воду для мотора и наварили себе рыбы.

Не успели они еще нагреть воды, как слышат — летят самолеты. Один за другим пролетают над ними и скрываются. Это летели мы. Что только ни делали Демиров со своими механиками: махали руками, кидали вверх рукавицы, стреляли и даже кричали. А мы один за другим пролетали, не заметив сигналов. Летели мы высоко...

Демиров пробовал запустить мотор. Несколько раз нагревали воду, но не было сжатого воздуха, нехватало и людей. Так и не запустили. Тогда Демиров послал своих механиков за помощью. Они-то и добрели до нас.

Начальник погранотряда дал им две собачьи нарты и пять красноармейцев.

На другой день мы ожидали Демирова с механиками, думали, они к нам присоединятся и мы вместе полетим в Ванкарем. Вечером я сидел у Реброва. Вдруг в кабинет вбегает какая-то женщина и говорит:

— Товарищ начальник, летчик упал.

— Как упал? Летел?

— Нет, шел и упал.

Мы выбежали. Верно, лежит человек. Втащили его в помещение. Привели в чувство, спросили, откуда он.

— Механик экипажа Бастанжиева. Скорей помогите моим товарищам... Мы потерпели аварию, два дня шли, выбились из сил. Селений по дороге не попадалось. Решили разойтись по разным направлениям: кто первый нападет на какое-нибудь селение, тот окажет помощь другим.

Так они и сделали. Бастанжиев с мотористом пошли строго на запад, у них был компас. А механик, ориентируясь по солнцу и высоким горам, пошел на северо-запад. Он пришел первым. Товарищи его должны были находиться где-то поблизости.

Срочно был организован спасательный отряд. Но, к счастью, искать не пришлось. Подошла нарта. На ней ехали Бастанжиев и моторист.

Летчик Бастанжиев подробно рассказал нам, как он потерпел аварию.

31 марта весь день отряд Каманина, состоящий из пяти машин, собирался вылететь на Майна-Пильгина. Но вылететь удалось только четырем машинам. Бастанжиев задержался из-за неисправности мотора. Примерно через час вернулась и другая машина — это был летчик Демиров. Погода была плохая, Демиров потерял в воздухе своих товарищей и вернулся.

Бастанжиев и Демиров решили лететь вместе. Ведущим будет Демиров.

На другой день поднялась пурга, вылететь не удалось. Наконец прояснилось. Полетели. Демиров впереди, Бастанжиев за ним.

Подлетели к хребту Паль-Пальского. Хребет закрыт облаками. Демиров вернулся, хотя Бастанжиев дал ему знак, чтобы он летел за ним.

Бастанжиев пробил облака. Летел он над облаками на высоте тысяча восемьсот метров, а хребта Паль-Пальского так и не видел, хотя говорили, что горы очень высоки. По-видимому, высота хребта не более тысячи двухсот — тысячи трехсот метров.

Перелетев хребет, Бастанжиев пошел бреющим полетом. Кругом бело. Все сливается. Землю видно очень плохо...

— Вдруг слышу треск и больше ничего не помню, — рассказывал он нам. — Я не успел даже сообразить, что случилось. А когда открыл глаза, — около меня стоят механики и спрашивают: как я себя чувствую? Оказывается, я не заметил, как на полном ходу, со скоростью сто восемьдесят километров в час, зацепился за снег. Самолет зарылся. Сильным толчком меня вместе с сиденьем выбросило метров на тридцать вперед, а механика — метров на десять. Моторист остался около машины. Первый пришел в себя моторист, нашел механика, привел его в чувство. А потом уже они вместе нашли меня. Ранений и переломов ни у кого не было, но встряску мы получили основательную.

Началась пурга. Потерпевшие аварию укрылись под сломанным крылом. Пурга продолжалась больше двух суток. Их засыпало снегом. Летчики пробивали руками дырку в снегу и дышали через эту отдушину.

На третьи сутки пурга прекратилась. Помощи ждать не-

откуда. Решили итти пешком. Сняли самолетный компас, забрали продукты, пошли. Но не рассчитали своих сил. Стали быстро уставать. Часть продуктов пришлось бросить.

Светофильтровых очков никто не имел. На Севере без них ходить и летать нельзя: солнце сильно слепит, глаза начинают слезиться, болеть, и человек слепнет на несколько дней.

На второй день пути начало резать глаза. Есть не хотелось. Продукты бросили. Стали уже выбиваться из сил, а Анадыря все нет и нет.

Решили разойтись. Механик пошел правее, а Бастанжиев с мотористом левее. Часа через два Бастанжиева с мотористом случайно подобрал каюр, ехавший на собаках...

На другой день — 6 апреля — приехал в Анадырь и Демиров со своими механиками и рассказал:

— Я хотел застать вас и лететь вместе. Запустили мотор. Погода как будто хорошая. Полетели. Шел низко. Не долетая Анадыря, попал в дымку. Я взял еще ниже. Вот, кажется, скоро должен быть Анадырь. Видимость ухудшается. Теряю землю, а терять ее нельзя. Рад бы вернуться и сесть на то место, откуда взлетел, но найти не могу. Не заметил, как на развороте зацепил крылом снег. От удара загорелся мотор, и пламя тут же охватило весь самолет. Не помню, как мы успели выскочить...

В общем все пришли, все целы. Жаль только — разбили самолет.

— Куда вас несло? — спросил я у механика Савина. — Почему вы не подождали хорошей погоды?

— Челюскинцам нельзя ждать, надо челюскинцам помочь...

А ведь почти слепой лежит, и боль в глазах страшная!

Погода немного улучшилась, и мы собрались вылетать.

Бортмеханик Галышева, наливая бензин в баки, один бидон вылил не в воронку, а на себя. Пришел домой, стал закуривать. Вспыхнула одежда. Спасая от огня, мы его закутали в одеяла. Кажется, потушили, но открывать боимся. А он из-под одеяла кричит:

— Открывайте, я задыхаюсь!

Открыли. Он так обжег руки, что не мог работать.

У меня было два бортмеханика. Я одного отдал Галышеву. Механик Савин просит:

— Водопьянов, возьмите меня. Я хочу тоже работать по спасению челюскинцев.

— Куда же я возьму тебя? Ты — больной.

— Пройдет!

Я подумал-подумал и взял его с собой.

★

Шесть суток сидели в Анадыре, ожидая хорошей погоды. Совсем недавно тут же сидели машины Каманина, Молокова и Пивенштейна.

11 апреля погода наконец улучшилась, но на самолете Галышева отказала бензиновая помпа. Исправить ее не так легко: надо снимать трубки. Мне ни за что не хотелось из-за этого терять драгоценный ясный день. Решили последний этап перелета взять порознь.

До Ванкарема осталось тысяча двести километров, а если по прямой, через Анадырский хребет — на шестьсот километров ближе. Я решил итти напрямик. Меня предупреждали:

— Ты знаешь, Каманин два раза пытался перелететь хребет, не перелетел. Учти это...

А «учти» — это значит: «не лезь туда, куда не надо». «Ну, — думаю, — по прямой все-таки на шестьсот километров ближе. К тому же в центре самого хребта есть долины, где можно сесть. Единственная опасность в том, что на расстоянии ста-двухсот километров нигде не встретишь человеческого жилья. К этому не привыкать»...

Через час с минутами я уже пролетел залив Креста, изменил курс и пошел прямо через Анадырский хребет на Колючинскую губу. Хребет в этом месте оказался невысоким. Имея всего тысячу восемьсот метров, я свободно пересек его.

Во время перелета небо стало совершенно ясное. Местами ходили незначительные облака.

На Колючинскую губу я не попал. Меня снесло сильным боковым ветром на запад, немного левее Ванкарема. Вышел на лагуну Амгуемы, которую принял за лагуну Пынгопильхен. «Все в порядке, — подумал я, — скоро будет и Ванкарем». Надо сказать, что на карте эти лагуны очень похожи одна на другую, а снос ведь не всегда учтешь. Вижу —

впереди показался мыс. Ванкарем! Подлетаю ближе, гляжу — большие строения, две высокие радиомачты. «Что,— думаю, — такое? Говорили, что в Ванкареме всего несколько яранг да один маленький домик, а тут несколько домов и довольно больших». Сделал круг. Развернул карту, посмотрел внимательней. Вот так Ванкарем! Да это же мыс Северный! На двадцать километров обсчитался! Все равно решил сесть, полностью заправиться горючим и на этом же бензине из Ванкарема слетать несколько раз в лагерь Шмидта. Еще раньше я слышал, что в Ванкареме бензина очень мало — с трудом его туда возили на собаках из Уэлена.

Пошел на посадку.

Сел благополучно.

В тот же день вылететь на Ванкарем не успели. Вылетели утром 12 апреля. Над Ванкаремом была дымка. Через час показался мыс. Присмотрелся лучше. Да это не Ванкарем, а мыс Онман. Что такое — опять промазал! Александров же уверяет, что мы до Ванкарема еще не долетели.

— Пари буду держать, что пролетели, — отвечаю я. — Пиши записку, я сброшу вымпел. Вот там идут люди, и видно, что не чукчи, записку прочитают. (А это уже шли нарты со спасенными челюскинцами.) Пусть они махнут рукой в ту сторону, где Ванкарем.

Сбросили вымпел, сделали низкий круг, вижу, люди подняли, прочли и машут в ту сторону, откуда мы прилетели.

— Ну, что? — кричу Александрову. — А ты споришь...

Через несколько минут впереди показался пологий мыс Ванкарем. Дымка разошлась. Наконец-то я долетел до цели!

Погода хорошая, до вечера времени много — решили, не теряя ни минуты, лететь дальше, в лагерь Шмидта. Быстро разгрузив машину и высадив механиков, пошел на старт. Там летчик Бабушкин указал мне компасный курс и добавил:

— Увидишь черный дым, это и есть лагерь.

Я никогда не забуду этих ста пятидесяти километров! От Хабаровска до Ванкарема я пролетел около шести тысяч километров, и они так не запомнились, как этот маленький участок.

Подо мной дикое нагромождение льдов. Если остановится мотор — разобьешься наверняка. Но об этом я не думал.

Я смотрел вперед, я ждал, что на горизоноте покажется черный дым от костра, разведенного в лагере. Глаза устают от напряжения, слезятся, ничего не видно. Протру глаза, дам им немного отдохнуть и опять внимательно смотрю вперед. И вдруг — ровно через сорок минут полета — справа от курса показался долгожданный черный дым. Я даже закричал «ура» от радости.

Прежде, чем сесть, сделал два круга над лагерем. Рассмотрел внизу несколько палаток, вышку, на которой развевался красный флаг.

Сел хорошо. Самолет пробежал не больше полутораста метров и стал. Челюскинцы каждому из нас были рады. Порадовались и мне:

— Наконец-то ты прилетел, товарищ Водопьянов! Долго мы тебя ждали, все-таки дождались!..

Воронин говорит:

— Я выиграл пари. Я спорил, что ты долетишь. И я с тобой полечу.

В двухместную машину с трудом втиснулись четыре человека. Я поднялся и через пятьдесят минут высадил их на материке. Тут же полетел еще раз.

Во второй рейс взял троих. Поднялся. Лечу. На полпути к Ванкарему заметил резкое падение температуры воды верхнего бачка. В жизни я никогда так не пугался, как на этот раз! Каждую секунду ожидал, что температура начнет резко подниматься, закипит мотор и я вынужден буду садиться на торосистый лед, побью людей, которых хотел спасти. Для этого ли я в труднейших условиях пролетел шесть тысяч километров!..

Решил бороться до конца и, не теряя времени, стал набирать высоту, чтобы после того, как откажет мотор, иметь возможность как можно дальше спланировать к берегу. Я мысленно умолял мотор: «проработай, дружок, еще каких-нибудь десять минут, и тогда мы будем вне опасности...»

Но я волновался напрасно. Вода не закипела, мотор не остановился. Просто испортился термометр.

На льдине осталось шесть человек. Я хотел вылететь в третий рейс, но меня не пустили. Самолеты Каманина и Молокова были не совсем исправны, а одному мне вылететь не было смысла; всех все равно не забрать, а двоих на ночь оставлять в лагере опасно.

Эту ночь люди в Ванкареме плохо спали. Тут я впервые почувствовал, что значит Север, как он сплачивает людей. Находящиеся в безопасности челюскинцы мучились за товарищей, оставшихся на льдине. Они знали, что погода может в любую минуту испортиться и поломать последний (пятнадцатый!) аэродром в лагере. Шесть человек не смогут вновь расчистить площадку и принять самолет. Люди поочередно выходили на улицу и с беспокойством всматривались в ночь...

На наше счастье, погода не испортилась.

Утром была дымка. Я не утерпел и, не дожидаясь, пока она разойдется, решил вылететь один. Тумана я не боялся,— мой самолет был хорошо оборудован.

Вылетел. Набрал тысячу метров. Туман тонким слоем покрывает льды. Справа из тумана резко выделяется верхушка горы на острове Колючине.

Через двадцать минут туман стал реже. Сквозь него уже видны торосы. Впереди показался дым.

«Вот хорошо вышел,—подумал я.—Значит за ночь льдину никуда не отнесло»...

Да, это была удача! Ведь до сих пор нам приходилось менять курс каждые сутки, а иногда даже по два раза в день. Льдина дрейфовала, передвигаясь то вправо, то влево.

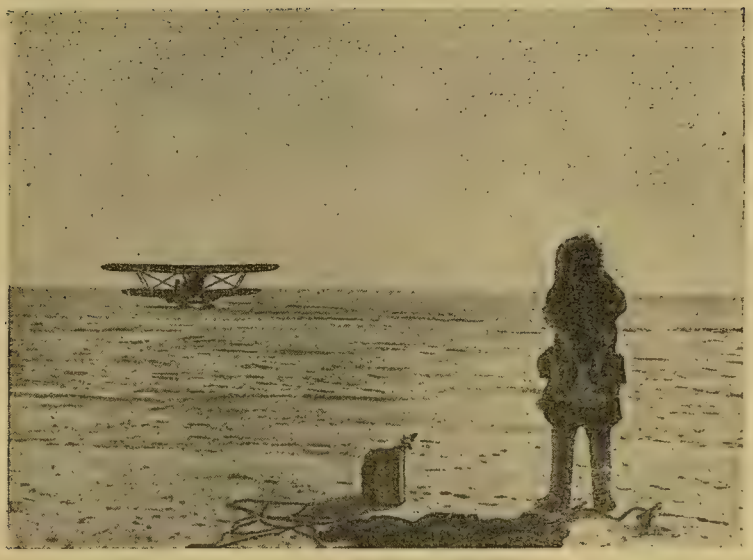
Самолет быстро приближается к дыму. Но что это? Почему такой же дым справа? Странно... Продолжаю лететь, не сходя с курса.

Через десять минут впереди показался целый ряд костров. Что за чертовщина? Тут же я не выдержал и начал метаться из стороны в сторону.

Расстояние таяло, и вскоре разрешились все мои сомнения. Это оказался вовсе не дым, а большие разводья. Лед потрескался, и из трещин обильно выделялся пар, издали похожий на черный дым...

Убедившись в этой ошибке, я час двадцать минут упрямо летел вперед, не меняя курса. Но все без толку. Лагеря я не нашел. Его надежно скрывала туманная дымка. Решил вернуться обратно и подождать, пока разойдется туман.

К двенадцати часам дня туман рассеялся. Механики исправили самолеты Каманина и Молокова. Мы вылетели в лагерь сразу на трех одинаковых машинах.



. . .разгрузив машину и высадив механиков, пошел на старт. Там летчик Бабушкин указал мне компасный курс и добавил:
— Увидишь черный дым — это и есть лагерь.
(*К стр. 190.*)

...В паре со мной должен был итти известный полярный летчик Линдель.

(На снимке — слева направо — Игнатьев, Линдель, Жуков, Водопьянов и Иванов.)

(*К стр. 216.*)

Архангельская областная библиотека

Чтобы не плутать по ледяным полям и наверняка найти лагерь, Каманин посадил к себе штурмана Шалыганова. Но это было лишней предосторожностью. Испарения прекратились, туман разошелся, и на белом фоне ледяных полей мы еще издалека без помощи штурмана увидели столб черного дыма от костра, разведенного в лагере.

Три человека встречали нас на аэродроме, а трое оставались в лагере.

Пока Молоков и Каманин садились, я, выжидая их, сделал два или три круга. Видел, как нас приветствовали со льдины капитан Воронин и радист Кренкель.

Мы еще не сели, а Кренкель уже передавал последнюю радиограмму:

«Прилетели три самолета. Сели благополучно. Снимаем радио. Сейчас покидаем лагерь Шмидта».

Я сел, а через две минуты пришли Иванов, Кренкель и Воронин. Между прочим, Воронин рассказывал, как он с палаткой расставался:

— Я очень не люблю беспорядка. Зная, что по соседству есть белые медведи, которые после отлета тотчас же придут и будут всем распоряжаться, я решил палатку забить. Забил. Пришли самолеты. Я так обрадовался, что впопыхах оставил в палатке шапку. Пришлось открывать. Открыл, взял шапку, но опять что-то забыл. Пришлось снова открывать. И все-таки я пришел на аэродром, крепко законопатив свою палатку!

Минут через двадцать—тридцать собрались все. Каманин взял на борт летчика-наблюдателя и одного челюскинца. В парашютные ящики, подвешенные под нижней плоскостью, посадили восемь собак. Молоков взял двух челюскинцев и нагрузил парашютные ящики вещами. Я взял троих, среди них находился Иванов, который ехал радистом на остров Врангеля.

Что же, можно и вылетать... Моторы работали. Иду, вижу, что-то лежит, чернеет из-под снега. Толкнул ногой — два чемодана, один фибровый. Пустые. Решил взять. «Найдутся хозяева, — подумал я, — спасибо скажут». В самую последнюю минуту увидел пар сто теплого белья, и рядом — матрац. Я решил и это взять. Не оставлять — так ничего не оставлять! Погрузил. Кажется, все...

Один за другим самолеты стали подниматься.

Товарищ Кренкель попросил меня сделать прощальный круг над лагерем. Делая круг, я взглянул на товарищей. Они смотрели вниз. Лица грустные. Кренкель морщился.

Через сорок пять минут прилетели в Ванкарем. Я сел первым, за мной Каманин и Молоков. Сколько было радости! Трудно передать...

Нас вышло встречать все население Ванкарема (человек двадцать) и шестьдесят челюскинцев. Кинооператор Шафран снимает, фотограф Новицкий бегает и щелкает своими двумя «лейками».

Кренкель поднимается в самолете, жмет мне руку, благодарит. Новицкий это увидел, бежит, спотыкается и кричит:

— Товарищ Кренкель, благодарите еще раз, я не успел снять!

Новицкому вообще не везло — он часто опаздывал. Как-то раз в лагере Кренкель провалился в расщелину между льдинами. Как Новицкий ни спешил к месту происшествия, все-таки опоздал. Подбежал, просит Кренкеля:

— Умоляю вас, повторите. Вы ведь все равно мокрый...

Кренкель отказался.

— Холодно, — говорит.

Выпустили собак. Они бегают вокруг самолетов, нашли хозяев, прыгают, ласкаются.

Из самолетов вылезли челюскинцы. Прибывшие сюда ранее бросились к ним, стали целоваться.

Наш полет в лагерь Шмидта — последний полет — особенно запомнился челюскинцам, находящимся в Ванкареме. Не мало им пришлось пережить в эти несколько часов. Раньше Кренкель или Иванов из лагеря по радио сообщали на мыс о прилете самолетов и о благополучном вылете. В Ванкареме были спокойны. Хуже обстояло дело в последний полет. Кренкель передал, что в лагерь прилетели три самолета, но сообщить о вылете было некому. В Ванкареме стали высчитывать по времени: столько-то минут потребуется для снятия радио, столько-то на путь до аэродрома, час на полет. Судя по этим расчетам, на горизонте уже должны показаться самолеты, но их нет. Благополучно вылетели мы или нет — неизвестно. А вдруг да что-нибудь случилось?

Беспокойство стало овладевать людьми. Они влезли на крыши фактории, яранг и так сосредоточенно смотрели вдаль,

что им казалось, будто на них летят целые эскадрильи самолетов. Но стоило дать отдохнуть глазам, как эскадрильи исчезали... Наконец-то на горизонте показалась маленькая точка! За ней вторая и третья. Челюскинцы так обрадовались, что забыли о том, где находятся, и побежали на аэродром, кувыркаясь с крыш прямо в глубокий снег...

Нас стали качать. Думали, закачают на-смерть. Я, улыбаясь, сказал Кренкелю:

— Пощупай, это земля. Настоящая земля. Теперь тебя не будет носить ни на юг, ни на север... А ты морщился, слезы показались, когда я делал последний круг над лагерем. Жаль было расставаться, что ли?

— Нет, я плакал не потому, что расставался, а потому что ты Иванова мне на ноги посадил. Я и не мог удержаться, чтобы не пустить слезы.

Кренкель нагнулся, хотел пощупать землю через снег:

— Матушка ты моя!..

А ему говорят:

— Это еще море... А земля в ста метрах.

— Как море! — кричит Кренкель. — Я еще на море? Скорее побегу на землю...

Шутить Кренкель любит, но что он не трус — об этом все знают.

Мы научились дорожить погодой, и теперь использовали ее, что называется, до конца. Не теряя времени, мы решили начать переброску челюскинцев в Уэлен. Проверили все самолеты. Они оказались в полной исправности, но лететь было все же нельзя, нехватало «мелочи» — горючего. И тогда нам пригодился бензин, предусмотрительно захваченный мной с мыса Шмидта. Мы разделили его поровну с Молоковым. Все-таки две машины дойдут до Уэлена, перебросят восемь челюскинцев, а оттуда захватят бензина для остальных машин.

В Уэлене нас встретило все население, приветствовавшее челюскинцев и нас, советских пилотов, которые на родных, отечественных самолетах выполнили такую сложную задачу.

Только мы сели в Уэлене — началась пурга. Хорошо, что до нее мы успели ликвидировать лагерь.

Пурга нас задержала в Уэлене на пять суток. Только на шестой день нам удалось вернуться в Ванкарем с бензи-

ном. Тут уже начали летать все самолеты. 21 мая переброска челюскинцев была закончена, и мы все вместе покинули Чукотские берега.

*

Всего я спас десять человек. Лагерь Шмидта был ликвидирован 13 апреля.

Мой самолет показал себя на Севере хорошо, специальное оборудование дало отличные результаты. На этом самолете я налетал сто часов, покрыв двадцать с лишним тысяч километров, потом передал его Фариху и моему бывшему механику Бассейну, которые слетали на нем на остров Врангеля.

Сейчас, вспоминая эти трудные, но радостные дни, я не могу не отметить безвестных героев челюскинской эпопеи — всего немногочисленного населения Чукотского полуострова. Трудно переоценить роль чукчей в деле обеспечения успеха авиации в спасении экипажа и пассажиров раздавленного льдами «Челюскина». От них и от их первобытного транспорта — ездовых собак — в значительной мере зависел успех всей спасательной экспедиции. Они помогли организовать авиабазу на Уэлене. Они перебрасывали бензин на базу. На их нартах вывезенные со льдины самолетами челюскинцы перебрасывались из Ванкарема в Уэлен. Мне даже хочется сказать больше: мы, советские летчики, благополучно завершили порученное нам дело только потому, что чукчи и их собаки были всегда готовы оказать нам любую помощь.

Первое мая мы встречали в Уэлене. В Ванкареме уже никого не осталось. Мы принимали там парад, стоя на крыле самолета. Демонстрация проходила мимо. Пурга, снег по колено.

21 мая мы покинули берега Чукотки, а 7 июня погрузились вместе с челюскинцами на пароход «Смоленск».

Во Владивостоке нас встречали тысячи людей... Летали самолеты, бросали цветы на палубу нашего парохода, и как метко попадали!..

Через трое суток выехали специальным поездом в Москву.

От Владивостока до Москвы сто шестьдесят остановок — сто шестьдесят митингов. И всюду, где бы ни останавливался поезд, нас встречали колхозники и колхозницы со знаменами, приветствовали и требовали без конца, чтобы мы рассказы-

вали о лагере и о полетах. На одной станции поезд шел тихо. Рядом с вагоном бежала старушка лет семидесяти, а может быть и больше. В руках она держала узелок и кричала:

— Детки, что же вы не остановились? А я вас ждала, я вам пирожков напекла.

Челюскинцы не раз смотрели смерти в глаза. Несколько месяцев они боролись с природой, и ни один мускул не дрогнул на их лицах. А когда увидели у себя на родине теплую, родную встречу, не раз на глаза навертывались слезы.

Мы несли вахту до самой Москвы. Челюскинцам хорошо, их полный комплект — 104 человека, по шесть человек смена, а нас, летчиков, только семь. На каждой станции — пожалуйте, герои. Мы по шесть часов дежурили. В два часа ночи кончилась моя вахта, приехали в Омск. Меня не стали будить. Все пошли на площадь. В вагоне остались я и двое проводников. И вдруг на перроне появились партизаны. Принесли торты, а принимать-то некому. Меня проводники разбудили:

— Давай, принимай!

Я оделся, глаз не протер, а там кричат:

— Пожалуйста, примите подарки.

На тортах написано: «Привет челюскинцам и героям-летчикам». Потом подают что-то тяжелое. Оказалось — два жареных поросенка. Партизан жмет мне руку и говорит:

— Водопьянов, я как партизан желаю вам благополучно доехать до Москвы...

Когда мы летали спасать челюскинцев, за нами следил весь мир. За границей не верили, что мы, советские летчики, на советских самолетах, по неизведанным маршрутам долетим и спасем челюскинцев. Многие ждали, что наше правительство обратится за помощью к другим странам. Но мы отлично обошлись без помощи. В четыре дня лагерь Шмидта был ликвидирован.

19 июня приехали в Красную столицу. Челюскинцев встречала вся Москва. Сколько было радости! Как мы гордимся, имея такую родину! Ведь только вспомнить — кем я был и кем стал. До пятнадцати лет я не видал автомобиля. Девятнадцати лет я первый раз увидел самолет. Разве я мог мечтать при царизме о том, чтобы быть летчиком? Моя жизнь при советской власти — сплошная радость. Разве не

радостно подниматься с одной ступеньки на другую? А сколько было этих ступенек? Сколько таких, как я?

24 июня специальным поездом челюскинцы поехали в Ленинград. И здесь встреча превратилась в народный праздник. Каждый завод хотел увидеть челюскинцев у себя в гостях. Сотни писем от рабочих, инженеров, колхозников, школьников поступали ежедневно в гостиницу, где мы остановились.

29 июня вернулись в Москву. Я не стал отдыхать после трудной работы на Севере, а поехал по Советскому Союзу на социалистические поля, на заводы, фабрики, шахты, промысла: посмотреть, как работают товарищи, и рассказать, как работали мы на Севере.

Я полетел на свою родину — в Липецк — на таком же самолете, на котором летал спасать челюскинцев.

Пролетев Елец, я вновь увидел родные места... Здесь впервые я ощутил красоту летной жизни. Именно здесь я впервые жадно раскрыл глаза на расстилающуюся под аппаратом землю и услышал оглушительный рев моторов.

Больше чем кто-либо я знаю места, где ныне построен Липецкий гигант.

Я помню лес и песок на том месте, где сейчас дымится домна.

Помню весь старый липецкий быт: грязный, вшивый, с кабаками и попойками. Я вырос в этом быту.

Мне трудно было пробиваться вперед. За мою любознательность, за то, что я интересовался техникой, меня били.

Часто я падал духом, но революция подняла меня, научила жить и работать.

Много я облетел и объездил городов и колхозов Советского Союза, всюду рассказывал о нашей общей великой победе, а затем вернулся в Москву.

★

В моей жизни две радости. Первая — это радость труда, постоянной борьбы со стихией, и вторая радость — семья.

С детьми у меня большая дружба. Перед тем как я выехал в Хабаровск, восьмилетняя дочурка Верочка и сын Вова очень серьезно мне заявили:

— Ты лети на «отлично», а мы тоже будем учиться на «отлично».

Пришлось согласиться. И, кажется, все трое слово сдержали.

Я верю, что в будущем, когда я уже не буду летать, у меня будет надежный резерв, которым я буду гордиться так же, как гордится сыном моя мать. Каждый очередной полет вызывает у нее слезы. Часто она говорит:

— Не пора ли тебе, Миша, покончить со своими перелетами? Ты уже достаточно полетал...

Но каждое мое возвращение из полета вызывает у нее слезы радости и гордости.

★

После участия в экспедиции по спасению челюскинцев я стал настоящим полярным пилотом, перешел работать в Главсевморпуть и впервые за всю свою летную жизнь получил неограниченные возможности для любимой работы. Мне поручили проведение экспедиционных перелетов в наиболее отдаленные и наименее исследованные области Советской Арктики. Здесь работы хватит надолго не только мне, но и многим десяткам других пилотов, стремящихся на Север. «На нас, — говорит руководитель Главсевморпути и лучший советский полярник Отто Юльевич Шмидт, — возложена почетная задача: изучить и освоить Советский Север, примерно четвертую часть огромной территории Советского Союза. Эту задачу мы выполняем при сочувствии, при действенной горячей любви и при поддержке всей страны, под самым внимательным, заботливым и непосредственным руководством партии. Идею освоения Севера дал нам товарищ Сталин. Он выдвинул в ней основное звено — освоение Северного морского пути. Он предложил создать для этой цели особый государственный орган — Главсевморпуть, выделил достаточное количество сил и средств. Он оказывал нам повседневную помощь»...

МОЙ ЛЕТНЫЙ СПУТНИК БАССЕЙН

НАС обоих — меня и моего бортмеханика Флегонта Ивановича Бассейна — с детства потянуло в авиацию. И оба мы — каждый своим путем — в авиацию прошли...

В августе 1920 года в нашем дивизионе воздушных кораблей «Илья Муромец», где я служил помощником шофера, появился крепкий низкорослый юнец — Бассейн. Несмотря на свой возраст, — в то время ему было что-то около 18 лет, — Бассейн уже второй год служил добровольцем в авиационных частях Красной армии и имел хорошую квалификацию, — был старшим мотористом.

Появление нового моториста в нашей части не прошло незамеченным: молодость, повидимому, не мешала Бассейну хорошо выполнять возложенную на него ответственную работу, и летчики были всегда довольны его моторами. Этим он завоевал авторитет у командования нашего дивизиона, и скоро его стали ставить в пример остальным. Но мотористы и мы, красноармейцы, долгое время его недолюбливали. Бассейн был каким-то замкнутым, нелюдимым, и мы считали, что он зазнается. Впоследствии, убедившись, что это не так, мы от души полюбили своего молодого товарища.

В то время наш дивизион находился на врангелевском фронте. Врангель уже привел в порядок свои достаточно-таки потрепанные силы, укрепился и пытался выползти из Крыма. Красные части ощущали острый недостаток в авиации, и нашим воздушным кораблям хватало работы. Вероятно поэтому мотористы так дорожили каждой свободной минутой, стараясь повеселее ее провести, получше отдохнуть: собирались вместе, плясали под гармошку, случалось и выпивали. Бассейн никогда не принимал участия в этом веселье. Он все свое свободное время сидел один в вагоне и занимался неинтересными на наш взгляд вещами — читал или рисовал. Рисовал он хорошо, особенно — самолеты.

Я был молодым, любознательным парнем. Мне только-только удалось вырваться из деревни, и я жадно впивал в себя все новое, хотел узнать как можно больше, скорее догнать своих товарищей. Поэтому меня больше других заинтересовал молодой, но серьезный моторист Бассейн, и мы крепко подружились.

После ликвидации Врангеля нашу часть расквартировали в Москве. Но здесь мне пришлось служить недолго. Через несколько месяцев — в 1921 году — меня перевели в Ленинград, в 50-й отдельный разведывательный отряд, а Бассейн остался служить в дивизионе. Мы расстались, но ненадолго. Скоро я от него получил письмо, в котором он писал: «Миша, случилась у меня нехорошая история. Ты знаешь, что меня не удовлетворяла моя работа, хотелось стать летчиком. Но мотористов у нас нехватало, и мне не разрешали учиться. Я решил итти напролом, и, воспользовавшись тем, что в моем распоряжении был самолет, — я его ремонтировал, — я на нем вылетел самостоятельно, без разрешения начальства. Машина каким-то чудом осталась цела, а меня уволили

в военный резерв. Что теперь делать — ума не приложу»...

По совести говоря, я обрадовался этому письму, хоть и не хорошо радоваться, когда у товарища несчастье. Сразу же написал ответ: «Приезжай, Флегонт, в Ленинград, будем служить вместе».

Он не заставил себя просить дважды. Приехал.

Я рассказал командиру своего отряда о Флегонте все, что знал. Сказал, что он любит авиацию, хороший моторист и вообще человек незаурядный. Командир отряда заинтересовался, вызвал к себе Бассейна, потолковал с ним и, взяв обещание, что он без разрешения больше летать не будет, направил его старшим мотористом в одну из авиационных частей, расположенных на реке Свирь.

— Поезжайте, Бассейн, — сказал ему на прощание командир отряда. — Хорошей работой искупите свою вину. А кончится срок — возвращайтесь ко мне, я из вас сделаю летчика.

Не помня себя от радости, Бассейн уехал.

Воинская часть, в которую получил назначение Бассейн, была расположена у реки Свирь, в городке Лодейное Поле. Командир моего отряда, понадеявшись на то, что Бассейн обещал ему не повторять своих экспериментов, ничего не сообщил о них туда. У Флегонта же молодой задор и желание летать оказались сильнее здравого смысла, и, прибыв в новую часть, он принялся за свое — стал рассказывать всем, что он — летчик, летал на «Вуазене» и только по недоразумению не успел получить соответствующие документы. Этим он ввел в заблуждение командира своего отряда, и тот обещал при первом же удобном случае дать ему машину.

Случай скоро представился. В ангаре части вместе с прочими боевыми машинами стоял один «беспризорный» самолет-разведчик типа «Лебедь». У него не было хозяина, на нем никто не летал, так как он обладал существенным недостатком: даже при незначительной потере скорости он легко переходил в штопор. За этот недостаток «Лебедь» среди летчиков слыл «строгой» машиной, и даже старые, опытные летчики на нем шли в воздух очень неохотно.

Бассейн ни о чем не хотел слышать и осаждал начальника отряда настойчивыми просьбами разрешить ему вылететь на «Лебеде» и в конце концов добился своего.

Как и следовало ожидать, первая же попытка взлететь на «Лебеде» оказалась неудачной. При старте, еще на земле, у

самолета вспыхнул мотор. Бассейн, к счастью, отделался незначительными ожогами. Но что значат какие-то ожоги для человека, который хочет летать?

Правда, у Бассейна уже не было желания подниматься в воздух на капризном «Лебеде», но летать ему попрежнему хотелось. И он стал убеждать начальника отряда, что неудача на «Лебеде» случилась не по его вине, что он хорошо знает самолет типа «Вуазен», летал на нем.

Как ни странно, но Бассейну верили. Повидимому на начальника отряда и всех других товарищей хорошо действовали не столько слова Бассейна, сколько его дела. Механиком он был действительно прекрасным и все самолеты знал, что называется, «на зубок». Так или иначе, он добился разрешения начальника отряда на самостоятельный вылет на «Вуазене», правда, с одним условием: в первый полет итти с летчиком Козьменко.

Здесь же договорились с Козьменко лететь на другой день в десять часов утра.

Едва рассвело, Бассейн был уже на аэродроме, готовил свою машину. Вот и десять часов. Мотор работает, самолет на старте. Козьменко нет. Одиннадцать часов — Козьменко нет. Бассейн сидит в пилотской кабине, нервничает. Он знает, что достаточно одного движения руки, — и его машина пойдет в воздух. Козьменко нет. Тут уж Бассейн не утерпел и... в третий раз самостоятельно взлетел в воздух...

Дул сильный, порывистый ветер. На взлете самолет, управляемый неопытной рукой, развернуло, и он сильно черкнул снег крылом. Бассейн быстро выравнял машину и все же пошел в воздух. Сделал круг над аэродромом и стал набирать высоту.

Аэродром у городка Лодейное Поле, с которого поднялся Бассейн, был расположен на небольшой полянке. Кругом на многие сотни верст тянется огромный массив карельского леса. Над лесом всегда побалтывает, а тут еще как назло — ветер. Стало Бассейна побалтывать основательно, и у него зародилось сомнение: сумеет ли он, при такой погоде, посадить самолет на маленький аэродром? Тем более, что управление на «Вуазене» очень тяжелое, а неудачный летчик не обладал ни большим ростом, ни особой физической силой. С большим трудом ему удалось держать машину одной рукой, а другой он сам держался за борт...

Несколько минут полета его вконец утомили и показались вечностью. Направляя самолет на посадку, он уже сам был не рад, что взлетел самостоятельно. Когда Бассейну показалось, что у него осталось всего пятьдесят метров высоты, он сбавил газ. Мотор стал останавливаться, а высоты еще много — расчет неточен. Бассейн начинает быстро передвигать сектора газа, регулирует подачу смеси и в самый последний момент заставляет мотор заработать...

Люди, которые наблюдали «полет» Бассейна снизу, послали за санитарной двуколкой. Они были убеждены, что машина будет разбита. Однако Бассейну каким-то чудом удалось сесть благополучно.

Борьба с мотором и благополучная посадка в тяжелых условиях убедили наблюдавших этот полет летчиков в том, что Бассейн летать умеет. Вечером отряд торжественно отпраздновал вступление его в семью пилотов...

Через несколько дней «летчик» Бассейн получил оперативное задание: перебросить военкома отряда в место расположения соседней воинской части. Старт прошел благополучно. Погода тихая и ясная, полет проходил спокойно. Но, как назло, стал пошаливать мотор. В то время приходилось летать на такой материальной части, которая уже давно отслужила все сроки, и подобные неприятности случались частенько. Опытный летчик легко бы вышел из положения, посадил бы самолет на занесенную снегом реку Свирь, которая извивалась внизу. Но Бассейн не догадался этого сделать, развернулся и пошел назад на свой аэродром.

Мотор дает перебои и непрерывно уменьшает обороты. Самолет снижается. Когда до аэродрома оставалось всего каких-нибудь полкилометра, мотор стал. Высоты оставалось всего метров пятнадцать — двадцать над верхушками деревьев.

Бассейну стало ясно, что до аэродрома он не дотянет. Пора подумать о том, как самому выйти целым и спасти пассажира во время катастрофы, которая должна разразиться с минуты на минуту.

Самолет, на котором летел Бассейн, отличался от современных машин тем, что у него мотор расположен позади пилотской и пассажирской кабин. Неудачливому летчику мгновенно вспомнилось множество рассказов пилотов, летавших на машинах этого типа: «при аварии самолет неизбежно втыкается носом в землю. От удара тяжелый мотор срывается со своего

места и сплющивает в лепешку сидящих впереди людей». Это воспоминание заняло всего несколько мгновений, но пришло очень кстати. Оно помогло Бассейну принять правильное решение.

Убедившись в том, что иного выхода нет — Бассейн резко задрал нос своей машины. От этого самолет потерял скорость, свалился на крыло и с большим креном перешел в беспорядочное падение...

Счастье и здесь сопутствовало Бассейну! Оказалось, что ветки задержали падение самолета, но изодрали в клочья его крылья и фюзеляж. Это спасло жизнь пилоту и пассажиру. Они отделались только испугом и незначительными ушибами.

После катастрофы неудачливому летчику ничего не оставалось, как вернуться в Ленинград. Меня уже там не было. Я демобилизовался и вернулся в родную деревню.

Вернувшиеся в Ленинград раньше Бассейна его товарищи создали ему в здешних летных кругах славу «отчаянного летчика». Это и не могло быть иначе. Каждый, наблюдавший со стороны его катастрофу, был убежден, что он поступил как опытный летчик: видя, что машину спасти нельзя, принял все меры к тому, чтобы спасти жизнь пассажира и, конечно, свою собственную.

Несмотря на громкую славу, в разведывательном отряде Бассейна приняли не как летчика, а как моториста. Правда, командир отряда, не в пример Бассейну сдержал свое слово и прикрепил к нему своего помощника товарища Гольц для летной тренировки. Один раз они вылетели вместе, а другой раз Бассейн снова вылетел самостоятельно, не дождавшись, пока Гольц приедет на аэродром. Его неуверенный полет над самыми крышами Ленинграда был замечен из штаба. И когда Бассейн, после неудачной попытки сесть на крышу одной из водокачек в районе аэродрома, так крепко посадил свою машину на летное поле, что у нее лопнула крестовина тележки шасси, — к самолету бросились давно его здесь поджидавшие Гольц и конвойный.

Гольц крепко пожал руку неудачливого пилота и сказал:

— С точки зрения спортивной я вас вполне понимаю, но вы постоянно забываете, что находитесь на военной службе. За нарушение дисциплины я вам даю пока пять суток ареста, а после возвращения командира отряда в Ленинград мы решим, что с вами делать дальше...

Бассейну ничего не оставалось делать, как снять пояс и последовать за поджидавшим его конвойным.

Вскоре за «партизанщину» Бассейна уволили с действительной военной службы и направили в воинский резерв специалистов в Москву. Здесь он поступил механиком в Московскую школу летчиков. Я в то время тоже приехал в Москву и работал шофером в объединении «Промвоздух».

Не один год мы прожили вместе, в одной комнате. Сперва работали в разных местах, а потом и работать стали вместе — мотористами, ремонтировали моторы в мастерских Гражданского воздушного флота. Бассейн остался, как и в армии, прекрасным механиком, и я многим обязан ему. Он помогал мне — шоферу — овладевать новой специальностью.

Потом оба стали бортмеханиками. Я летал в экспедиции по борьбе с саранчой, а Бассейн — на пассажирских линиях...

В 1929 году наши пути снова скрестились. К этому времени я стал тем, к чему всю жизнь стремился мой лучший друг Бассейн, — стал летчиком. Слабое зрение заставило его навсегда покончить с мечтой и смириться с мыслью, что хорошие бортмеханики авиации нужны не меньше, чем хорошие летчики. Мы стали летать на одной машине: я — летчиком, он — бортмехаником. Попрежнему помогая друг другу, мы вместе первыми в Советском Союзе проложили воздушную трассу Москва — Свердловск, открыли регулярную почтово-пассажирскую линию и стали летать на ней.

На этот раз нам недолго удалось проработать вместе. В то время летчик не имел права выбирать себе механика, а должен был летать с тем, кого ему назначат. Меня перебросили на Дальний Восток открывать воздушную линию Хабаровск — Сахалин, а Бассейн остался в Москве.

Из Хабаровска я много писал Бассейну о своей новой работе, о трудностях, о ни с чем не сравнимой прелести полетов на Севере. Повидимому на него эти письма подействовали, и через них он от меня заразился прекрасной, но неизлечимой «болезнью Севера». Он стал добиваться, чтобы его послали в Арктику. Ему хотелось самому испытать то, о чем я ему столько рассказывал. И в 1932 году его желание исполнилось.

В апреле Управление гражданского воздушного флота получило задачу доставить в Москву начальника экспедиции

с острова Вайгача. Выполнение этой задачи было поручено летчику Фариху и бортмеханику Бассейну.

Оба они имели весьма смутное понятие о том, как нужно летать на Севере. Фарих, правда, побывал на Чукотке и Аляске: он был бортмехаником Слепнева и вместе с ним летал на поиски погибшего американского летчика Эйельсона. Бассейн же вообще никогда в этих местах до тех пор не был. Расспросив знающих людей, они смогли получить только один совет: установите на своем самолете радио и возьмите с собой радиста. Этим советом воспользовались и взяли на борт радиста Ручьева со всем его «хозяйством».

11 апреля самолет Фариха вылетел из Москвы и в тот же день прибыл в Архангельск. 12 апреля он благополучно достиг Усть-Цыльмы. Все шло хорошо. Оставалось лететь всего восемьсот километров. Запасшись бензином на полторы тысячи километров беспосадочного полета, Фарих и Бассейн 13 апреля вылетели из Усть-Цыльмы, взяв курс на остров Вайгач.

В Уст-Цыльме перед полетом произошло последнее совещание экипажа. Фарих настаивал на том, что нужно взять с собой как можно больше горючего и вместе с тем не перегружать машины. Все с ним согласились. В воздухе было всего три градуса мороза. Это обстоятельство подсказало «опытным полярникам» решение: чтобы облегчить машину, они оставили в Усть-Цыльме все свое полярное обмундирование. Машина оставалась тяжелой. Тогда рассчитали: «Отсюда до Вайгача всего девятьсот километров. Сегодня будем на месте, переночуем, а завтра вернемся обратно», и... оставили на аэродроме свой месячный запас продовольствия!

Полетели налегке: Бассейн в кожаных ботинках и крагах, Ручьев — в кожаных сапогах, Фарих — в кожаных торбозах. Правда, Фарих оказался похитрее своего экипажа и захватил с собой меховые чулки. Из продовольствия взяли два кило печенья и примерно столько же копченой колбасы.

По пути на Вайгач, недалеко от Хай-Бутырского залива, самолет Фариха попал в первую полосу тумана, заставившую его снизиться, а затем и сесть. В течение получаса, не выключая мотора, Фарих ждал, пока туман разойдется, и, когда горизонт стал проясняться, решил лететь дальше.

Удачный способ «борьбы» с туманом окрылил отважных путешественников, и когда минут через сорок полета они

Москва живет бурной, полнокровной жизнью.
Сверху хорошо видно, как по улицам
непрерывно снуют автомобили,
автобусы и трамваи.

(*К стр. 217.*)

В шесть часов тридцать минут наши самолеты спустились в Хабаровске.

(*К стр. 224.*)

Архангельская
Областная
БИБЛИОТЕКА

снова попали в туман, то уже смело уселись и, не выключая мотора, стали ждать, пока он разойдется. На этот раз ждать пришлось пятьдесят минут, и опять-таки все обошлось благополучно. Правда, стартовали с трудом, но все же продолжать полет было можно.

Пересекли Хай-Бутырский залив, пошли над его противоположным берегом. Опять туман. Это уже была не скоропроходящая полоса, а сплошной туман, который на севере несет с собой пургу. Пурга не заставила себя ждать, и самолет засел основательно. Пока совещались и спорили о том, что делать дальше, пурга разыгралась. В десяти шагах ничего не видно. Бензин на исходе, мотор нужно выключать. Это было сделать особенно трудно, так как все трое прекрасно понимали, что своими силами запустить мотор им не удастся.

Пурга свирепствовала трое суток. Все это время Бассейн и его товарищи провели в тесной кабине самолета, скорчившись и прижавшись друг к другу.

На четвертые сутки, когда утихла пурга, ударил тридцатиградусный мороз, а «опытные полярники» одеты почти по-летнему. Видят — надо что-нибудь предпринимать, иначе дело плохо. Стали копаться в грузе, предназначенном для зимовщиков на острове Вайгаче. Нашли бинты. Этим бинтам они обязаны жизнью. Бинтами законопатили все щели в фюзеляже, бинтами же обернули застывшие ноги. Но от этого теплее не стало. Тогда Бассейну пришла в голову счастливая мысль — отапливать кабину примусом. Попробовали — вышло. За находчивость Бассейна единогласно избрали завхозом. Это было необходимо потому, что голод уже серьезно давал себя чувствовать, запасы продовольствия были более чем скромные, а сколько придется сидеть здесь, в этом снежном плену, — никто точно сказать не мог.

Бассейн выдал каждому дневную порцию: по четыре печенья и по кусочку колбасы. На примусе натопили из снега большой чайник кипятка — чаю всем давали вволю...

После завтрака втроем, ослабевшие от голода и измученные трехдневным пребыванием на морозе, несколько часов бились над запуском промерзшего моторчика рации. Только к вечеру мотор заработал. Но от этого получилось мало толку. Он не давал достаточного количества оборотов, в антенне не было нужной отдачи, и их никто не слышал. Потребовались сутки на то, чтоб мотор разработался.

На пятые сутки позывные рации самолета Фариха услышал ледокол «Красин», запеленговал место посадки и сообщил, что выходит на помощь. Это сообщение настолько обрадовало невольных зимовщиков, что они на радостях съели половину своего скудного запаса продовольствия.

После радостного разговора «Красин» молчал четыре дня, а потом сообщил, что сам выйти на помощь не может, помощь будет организована из ближайшего к месту вынужденной посадки населенного пункта — из поселка Хабаровского.

Мороз с каждым днем усиливался, продовольствие кончилось, Бассейн и его товарищи стали терять надежду на спасение. Они решили последний раз категорически просить о помощи. И когда с большим трудом им удалось снова запустить моторчик рации, — как после сознался Ручьев, — рука помимо его воли выбила на ключе сигнал бедствия, SOS.

В эфире началась паника: если кричат SOS, и кричат летчики, то, значит, дело серьезное.

«Красин» заявил свое исключительное право итти на помощь — право первого услышавшего сигнал бедствия. Это подняло настроение экипажа, и люди почувствовали в себе новые силы для борьбы.

На девятые сутки Бассейн услышал отдаленный собачий лай и поделился радостью с товарищами. Фарих ничего ему не ответил и молча показал пальцем на лоб. Бассейн, который, кстати сказать, обладает прекрасным слухом, уже стал сомневаться, уж не галлюцинации ли у него появились, когда снова совершенно отчетливо услышал собачий лай.

— Собаки! — радостно крикнул он и стал вылезать из кабины.

Фарих даже не пошевелился, он только тяжело вздохнул и сказал Ручьеву:

— Один готов...

Но в следующую минуту звонкий лай собак услышали все: упряжка вплотную подошла к самолету.

Пришла первая помощь — четыре местных жителя-ненца и летчик Лойк. Они привезли с собой целый ящик продуктов.

Изголодавшиеся люди бросились на еду. Лойк мягко уговаривал не есть сразу много, уговаривали друг друга и «полярники», но продолжали не прожевывая глотать все, что попадалось под руку.

На другой день Бассейну первый раз в жизни пришлось ехать на собаках. Он отправился на Вайгач за кипятильником, дровами и лопатами — всем тем, что нужно для запуска мотора и освобождения самолета из-под снега. Сутки продолжалось это путешествие. За это время Фарих и Ручьев отъелись и зажили на славу: ненцы устроили им палатку и снабдили их местной, очень теплой обувью — пимами.

Бассейн вернулся деятельный и энергичный. На Вайгаче ему удалось впервые за последние две недели хорошо вымыться и отдохнуть в тепле. Все — и летчики и спасатели — сразу же принялись готовить самолет к полету. Отрыв машину, до крыльев занесенную снегом, два с половиной часа грели мотор примусом. Наконец мотор заработал, можно лететь. И здесь произошел первый и единственный за весь перелет конфликт Бассейна с его летчиком Фарихом. Лойк очень просил Фариха взять его на самолет, Бассейн же категорически возражал против этого. Наученный горьким опытом, он настаивал на том, чтобы взять с собой одного из приехавших с Лойком ненцев.

— Ненцы — местные жители, — настаивал Бассейн. — Они прекрасно знают местность и к тому же умеют хорошо ориентироваться. В случае вынужденной посадки — наш спутник окажет нам большую помощь...

Фарих уперся:

— Я не могу отказать в просьбе летчику, да еще Лойку, которому мы обязаны жизнью.

Пришлось подчиниться.

Новое препятствие: в кабине, рассчитанной на одного человека, уже есть двое: Бассейн и Ручьев. Куда деть третьего? Решили выбросить радио, не брать с собой продуктов («Ерунда, — сказал Фарих, — и лететь-то всего полчаса»...) и потесниться.

Взлетели.

Расчеты не оправдались. Пролетели не полчаса, а тридцать пять минут, а зимовья не видно. Как и всегда на Севере, погода стала неожиданно портиться. Спустился густой туман. Ничего не видно. Бассейн кричит Фариху:

— Давай возвращаться обратно!

Тот, надеясь на такое же резкое улучшение погоды, ничего не ответил, продолжая вести самолет вперед. Вдруг вся машина задрожала от глухого удара. За ним последовал дру-

гой, третий, и машина остановилась. Хорошо, что Фарих вел самолет осторожно, на малом газу! Оказалось, что он зацепил за снег. К счастью — шасси цело, разбита только костыльная лыжа. Но что делать дальше? Вокруг такой туман, что на расстоянии пяти метров ничего не видно.

Умудренные опытом первой встречи с туманом, «полярники» решили отсиживаться, не выключая мотора. Прошел час. Туман рассеивается, но страшно медленно. Видимость улучшилась до двадцати метров. Сидеть на земле и непроизводительно расходовать остатки дорогого бензина было преступлением. Думали они, думали и решили, несмотря ни на что, двигаться дальше. Так как взлететь не удалось, стали рулить. Бассейн сел на левое крыло, Ручьев на правое, а Фарих на своем месте. Наблюдатели на крыльях взмахом руки должны были предупредить летчика о надвигающейся опасности, если он ее не заметит сам.

Так они рулили по курсу минут двадцать — до тех пор, пока на пути стали попадаться ямы и снежные надувы. Самолет начало подбрасывать в воздух. Фарих уже начал подумывать о том, не прекратить ли это рискованное движение, когда Бассейн подал сигнал тревоги и машина резко пошла кверху. Летчику с трудом удалось остановить ее. И как раз во-время! Впереди начинался обрыв.

У этого обрыва мучились часа полтора, стараясь развернуть машину. Попытка не удалась. Так тут, на краю обрыва, их и застигла пурга. Выключив мотор, все четверо забились в маленькую кабину и, согревая друг друга собственным теплом, не евши, просидели двое суток, пока не утихла пурга. Все это время, голодные и окоченелые, не смея высунуть носа на улицу, они провели в каком-то забытьи.

Первым очнулся Ручьев. Не слыша привычного завывания пурги, он приоткрыл чехол кабины, высунулся наружу и прямо-таки остолбенел от удивления: прямо перед ним, на расстоянии каких-нибудь двух километров, над низким туманом маячила церковь!

— Церковь! — крикнул он, не помня себя от радости. — Вылезайте, церковь!

Оказывается, что двое суток они мерзли и не знали, что в двух километрах от них находится поселок Хабаровский, состоящий из четырех-пяти избушек, школы и старинной церкви. Продолжайся пурга десять суток, они неминуемо

замерзли бы, в двух шагах от человеческого жилья, из-за того, что «туземец» Лойк так и не смог ориентироваться...

Радостные, они бросили самолет и направились к поселку, где ненцы устроили им «хорошую встречу». Издали завидев странно одетых, оборванных, обросших людей, они приняли Фариха и его товарищей за врагов и, захватив ружья, приготовились к отпору. Спас положение Лойк, который несколько дней тому назад проходил этим поселком с собачьей упряжкой. Его узнали ненцы, и это избавило его спутников от серьезных неприятностей.

На другой день, с помощью ненцев, неудачным полярникам пришлось спасать свою машину. Любопытное это было зрелище! В самолет запрягли всех имевшихся в поселке собак — что-то около пятидесяти штук; к крыльям стал весь экипаж и все население поселка. «Командовал парадом» Бассейн. Он стал впереди упряжки с ракетным пистолетом в руках. По его сигналу люди раскачали примерзшую машину, каюры подняли собак, и процессия двинулась к поселку.

Здесь, дожидаясь хорошей погоды и разогревая сильно застывший мотор, Фариху и его товарищам пришлось просидеть трое суток. Лишь на двадцатый день после вылета из Усть-Цыльмы им удалось спуститься на аэродром Вайгача.

Через несколько дней, хорошо отдохнув, тщательно просмотрев мотор и зарядившись, они вылетели с Вайгача в обратный путь. Теперь на самолете было пять человек: трое летевших сюда и начальник Вайгачской экспедиции с женой.

Погода была на редкость хорошая. Мотор работал, как часы. Пролетели шестьсот километров. Над рекой Лейя вдруг затрясло мотор. Фарих развернулся и сел на первую попавшуюся площадку. Осмотрев мотор, Бассейн поставил диагноз: лопнуло коромысло выпускного клапана... Это означало, что надо менять мотор. Легко сказать: «менять мотор!», а вот что делать, когда до ближайшего населенного пункта добрых полтысячи километров. И когда положение безвыходно, приходится поступать так, как в обычных условиях поступать категорически запрещено: решили выключить дефектный цилиндр и лететь на одиннадцати цилиндрах.

Сказано — сделано. Мотор ревет на полных оборотах, люди на своих местах, но взлететь нельзя. Самолет сел на лед одного из узких и извилистых притоков реки Лейя. Потеряв после операции часть своей мощности, мотор был не

в силах поднять перегруженную машину после короткого разбега. Для нужного же разбега нехватало места. Пришлось рулить по льду речушки в надежде, что впереди встретится подходящее место для взлета.

Напомню, что дело происходило в начале мая. Весна даже здесь чувствовалась довольно основательно. То здесь, то там из-под снега показывалась вода, а местами лед был промыт. В одну из таких промоин и провалилась левая лыжа самолета Фариха.

Пришлось просить по радио помощи из Нарьян-Мара.

Через несколько дней к месту аварии прибыл начальник погранотряда товарищ Потапов с красноармейцами. Они помогли неудачным полярникам втащить самолет на небольшой скалистый островок, находившийся неподалеку, чтобы спасти его от полой воды. Пассажиры уехали с начальником погранотряда, а экипажу почти полтора месяца пришлось провести вместе с своей машиной на пустынном острове — до тех пор, пока не вскрылась река и до них не добрался пароход.

Так бесславно окончился первый полярный полет моего бортмеханика Бассейна. Но — «нет худа без добра». Этот неудачный полет дал ему хороший опыт. С тех пор мы вместе с Бассейном немало полетали на Севере и уже не повторяли раз совершенных ошибок. Больше того. Мы учли их и вместе попытались создать новую конструкцию почтово-пассажирского самолета, приспособленного для полетов в Арктике. Первый, опытный самолет нашей конструкции я испытал во время своего полета на спасение челюскинцев. Теперь нам предстояло учесть опыт этих испытаний и провести реконструкцию двух машин по нашей системе для того, чтобы на них повторить, значительно расширив, мой прошлогодний опыт . . .

МОСКВА — МЫС ШМИДТА

В КОНЦЕ 1934 года Управление полярной авиации Главсевморпути предложило мне совершить перелет по маршруту: Москва — Свердловск — Омск — Красноярск — Иркутск — Чита — Хабаровск — Николаевск-на-Амуре — Охотск — бухта Нагаево — Гижига — Анадырь — Уэлен — мыс Отто Шмидта. Весь этот путь туда и обратно до Хабаровска составлял около двадцати тысяч километров.

Мне предстояло выяснить ряд вопросов, связанных с организацией почтовой и пассажирской связи по этому направлению — не только условия полета, но и определение конструк-

тивных и других требований, которым должен отвечать почтово-пассажирский самолет в тех условиях.

В паре со мной должен был итти известный полярный летчик Линдель.

Я горячо взялся за подготовку к перелету, назначив старт на 15 февраля 1935 года. Такой большой срок подготовки нам был необходим для того, чтобы провести реконструкцию полученных самолетов «П-5», приспособить их для тяжелого полета на Севере.

В это время ходом подготовки перелета заинтересовался товарищ Молотов. Отто Юльевич Шмидт доложил о положении дела. Узнав, что на моем самолете нет радио, товарищ Молотов предложил не выпускать меня в полет до тех пор, пока радиостанция не будет установлена. Впоследствии, во время перелета, мне не раз с благодарностью приходилось вспоминать о внимании товарища Молотова. Без радиостанции мне пришлось бы туго.

Каждому летчику известно, как много энергии отнимает предполетная суета, как выматывает она нервы, заранее снижая качество будущего перелета. По моему требованию, в работе по подготовке к перелету приняли участие лучшие специалисты воздушного флота, и задолго до старта экипажи обоих самолетов были освобождены от черновой работы.

В итоге — к началу перелета — и люди и самолеты находились в образцовом порядке.

Первого марта мы стартовали...

1 марта

За час до полета мы уже были на аэродроме.

За ночь выпал хороший снежок, и все огромное поле было покрыто им как ровной белой пеленой. Весна бурно наступала на Москву, и мы знали, что свежий снег — дело ненадежное: после обеда от него останутся только грязные лужи.

Мы торопились.

Погода по маршруту Москва — Казань была заказана метеорологической станции еще с вечера. Первая сводка нас не обрадовала: по всему маршруту погода плохая — низкая сплошная облачность, видимость двести метров; в районе Владимира — дождь, а от Горького до Чебоксар — сильный снегопад.

В такую погоду лететь нельзя. Пришлось ждать вторую сводку. В ней тоже было мало утешительного: два градуса тепла, выпавший ночью снег тает, но видимость увеличилась до двух километров. Это уже лучше.

Надо было бы подождать третью, да некогда. Сводка поступит не раньше двенадцати часов, а к этому времени на аэродроме растает снег, и нам придется, оставив мысль о вылете, основательно поработать, закидывая проталины снегом. Я, как командир звена, решил вылететь немедленно и приказал заводить моторы.

На старте стояли две машины: моя («Н-67») и Линделя («Н-68»). Со мной летели бортмеханик Бассейн и радист Иванов — челюскинец, которого я вывез со льдины. На борту самолета Линделя находились бортмеханик Игнатьев и радист-штурман Жуков.

Линделю я приказал подниматься следом за мной и лететь справа сзади так, чтобы я, повернув голову, всегда мог увидеть его самолет.

— В том случае, если попадем в туман, — добавил я, — ты разворачивайся вправо, а я пойду влево. Иначе можно столкнуться. Если потеряем друг друга из виду — будем держать непрерывную связь по радио.

— Будет исполнено, — пообещал Линдель и направился к самолетам.

В одиннадцать часов мы с большим трудом оторвались от рыхлого снега. Сделав два круга над аэродромом, проверив работу мотора и всех приборов, взяли курс 82° на Казань — знакомый курс на восток!..

★

Москва под нами. Внизу, прихотливо изгибаясь, как змейка, лежит пересеченная несколькими мостами Москва-река; раскинулись широкие, красивые улицы столицы.

Москва живет бурной полнокровной жизнью. Сверху хорошо видно, как по улицам непрерывно снуют автомобили, автобусы и трамваи. По окружной дороге один за другим идут поезда. На станциях видно, как от паровозов поднимаются маленькие клубочки пара. Один, другой, третий... Я не слышу, но знаю, что это маневровые паровозы гудками просятся на тот или иной путь...

Москва кончилась. Высота триста метров. Впереди показалось Владимирское шоссе. Через десять минут покажется Богородск. Маршрут мне настолько знаком, что я знаю на нем каждый кустик.

Вот и Орехово-Зуево. Погода ухудшается. Облачность снизилась. Мы вынуждены итти на высоте сто пятьдесят метров. В районе Владимира нас встретил сильный мокрый снегопад, видимость сократилась до километра. Стекла фонаря лимузина залепило снегом. Пришлось открыть передние форточки. Лететь стало очень трудно: то снегопад, то мелкий моросящий дождь. Видимость ухудшается с каждый минутой. На кромке крыльев появился лед...

Не обращая внимания на все новые и новые трудности, мы упрямо продолжали итти вперед.

Изредка, оглядываясь направо, я с большим трудом различал самолет Линделя.

«Хорошо старик летает, не отстает», подумал я.

Благодаря хорошей работе приборов для слепого полета, мы преодолели все трудности и через четыре часа десять минут после вылета из Москвы сели в Казани.

2 марта

Утром мы убедились, что попали в *полосу* плохой погоды. Она быстро передвигалась с запада на восток по нашему маршруту. Сводки говорили, что плохая погода за ночь подвинулась до Янаула. Делать нечего, надо лететь и во что бы то ни стало перегнать плохую погоду. Сибирь хвалится хорошими ясными днями, а это чрезвычайно важно: уж где-где, а в Сибири в плохую погоду не полетишь — кругом тайга. В случае чего — садиться негде...

Вечером опустились в Свердловске. Плохая погода осталась позади. Мы ее перегнали где-то около Уральского хребта.

3 марта

Погода нас все-таки догнала! Утро встретило мрачным туманом.

— Вот не везет нам, старик, — сказал я, обращаясь к Линделю. — Плохая погода летит по нашему маршруту скорее, чем мы на самолетах...

— Ведь она не отдыхает по четырнадцать часов в сутки, как это делаем мы, — заметил Линдель.

Все участники моего перелета сидели в пустынном зале аэропорта, предавшись горестным размышлениям. Мы опоздали с вылетом из Москвы, и теперь погода мстила нам за нерасторопность. Плохое начало перелета не предвещало ничего хорошего в будущем. Выход из этого безрадостного положения был один — довести до конца борьбу с погодой, начатую еще в Казани. И я предложил:

— Знаете что, товарищи? Давайте поднатужимся и махнем сегодня до Новосибирска. Это все-таки полторы тысячи километров. Трудновато тогда будет плохой погоде догнать нас.

Предложение всеми было принято с радостью.

Вылетели. Через несколько часов мои предположения полностью оправдались. Уже около Омска плохая погода отстала. Прояснилось. Набрали тысячу метров. Видимость хорошая. С этой высоты землю видно кругом километров на двадцать пять — тридцать.

В случае какого-нибудь несчастья с мотором можно спокойно выбрать хорошее место для вынужденной посадки и спланировать.

После тумана и слякоти, в которых мы летели до сих пор, лететь при тихой и ясной погоде — одно удовольствие. Но и это удовольствие приедается. Скучно! Ничто тебя не беспокоит, никаких тревог, никаких волнений. Сидишь, как в автобусе, и время тянется особенно медленно. То ли дело — плохая погода! Летишь — и каждый нерв напряжен. Земля близко, под тобой все мелькает, все внимание направлено на то, как бы не налететь на какую-нибудь возвышенность. При таком полете не замечаешь, как пролетает время. Преимущества, вроде, хорошие, но тем не менее пользоваться ими охотников мало. Так и мы рассудили: уж лучше поскучать, но лететь спокойно.

В Омске совершили благополучную посадку, пообедали и заправили самолет. Как нас ни уговаривали остаться ночевать, мы не согласились и полетели дальше.

Вечером опустились в Новосибирске.

План выполнен, полторы тысячи километров остались позади. Плохую погоду мы обогнали на семьсот с лишним километров.

«Дудки! — подумал я, с удовольствием растягиваясь на кровати. — Теперь уж ей не догнать нас! . .»

4 марта

Не тут-то было!

Новосибирское утро оказалось сереньким и пасмурным. С шести часов утра погода начала портиться и здесь. Она упорно шла на восток со скоростью пятьдесят километров в час, не признавая ни ночи, ни «обеденного перерыва».

Вылет назначен на восемь часов утра. Простой арифметический подсчет говорит о том, что следует торопиться, иначе нам придется итти в тумане не сто, а значительно большее количество километров.

Что ж! Нас ничто не задерживает. Мы хорошо отдохнули. Летать в тумане, говорят, умеем. Самолеты заправлены и хорошо осмотрены техниками аэропорта. И в восемь часов с минутами мы пошли к старту.

Аэродром покрыт выпавшим за ночь рыхлым снегом. Из-за него при взлете нашим самолетам пришлось бежать по земле больше, чем на всех предыдущих аэродромах. Во время рулежки винт поднимал столько снега, что, зарулив на старт, приходилось долго ждать, пока он разойдется.

На старте я задержался, и Линдель взлетел первым, подняв целое облако снега, помешавшее мне взлететь следом. Я уверен, что он сделает круг над аэродромом и подождет меня, как это делал обычно я.

Снег разошелся, поднялся и я. Облачность очень низкая, видимость плохая, Линделя не вижу. Думая, что он идет сзади, я вышел на железную дорогу. Зажатая, как в ущелье, высокими деревьями, она извивалась в тайге. Взглянул направо, рассчитывая, как всегда, увидеть самолет Линделя. Но его нет. Летим очень низко, под нами мелькают верхушки деревьев.

Обеспокоенный не на шутку, осторожно делаю круг, ищу Линделя. Безуспешно! Приказываю радисту Иванову связаться с Жуковым и узнаю совсем неприятную новость: он этого сделать не может — зацепившись грузиком за деревья, оборвалась антенна.

Что с Линделем? Я пораскинул мыслями и решил, что он, вероятно, вернулся. А может не вернулся? Но у меня испортилось радио, и я не могу проверить своих предполо-

жений. Неизвестность хуже всего, и я решил вернуться в Новосибирск, чтобы узнать, где Линдель. Без него я не мог лететь в Красноярск. Какой же я командир, если брошу своего подчиненного?

Кружу над аэродромом. В такую погоду садиться очень тяжело. Все же с большим трудом сел. Самолета Линделя нет. Что за чорт! Побежал в аэропортовскую радиостанцию, стал вызывать Линделя. Жуков ответил: «Подлетаем к станции Тайга. Из тумана вышли, идем при хорошей погоде».

Откровенно говоря, зло меня взяло: он летит себе при ясном солнышке, а я беспокойся за него, начинай все сначала. А тут еще столпились летчики и механики Западносибирского управления, перемигиваются, словно говоря: «Вот и Водопьянов испугался плохой погоды, вернулся. А говорили, что он летает в любую погоду»...

В общем вылетел и я. Мне пришлось в плохой погоде лететь километров на сто дальше, и я прилетел в Красноярск двумя часами позже Линделя.

Расстояние небольшое, а какая разница! В Новосибирске масса снега, а в Красноярске голая земля. Мы садились на чистый лед Енисея, опасаясь, что нас развернет и мы подломаем лыжи.

Мы в Иркутске. Красноярск остался позади вместе с плохой погодой. Ей, видимо, надоело нас преследовать. Мы решили воспользоваться этим и задержались здесь на два дня, провели генеральный просмотр самолетов и моторов. За пять суток полета все части притерлись, и нам было легко заметить те, которые вели себя подозрительно, и заменить их.

7 марта

Утром вылетели в Читу.

Летели по компасу, по прямой. Байкал пересекли в самом узком месте, несколько левее станции Мысовой, у которой разбился я в 1933 году. Я взглянул направо, на место своей тяжелой аварии, и подумал:

«Хорошо, что это случилось зимой! Летом утонул бы наверняка...»

Байкал — опасное место для летчиков. Я, например, шестой раз перелетаю его, и только впервые мне удалось застать здесь хорошую погоду. Штормы над Байкалом — дело

обычное, а верхушки окружающих его высоких гор почти всегда закрыты облаками и густым туманом. Вообще же участок Красноярск — станция Зима — Иркутск — Нерчинск — Архара — Хабаровск, который проходит через озеро Байкал, я считаю самым трудным на всей воздушной трассе Москва — Владивосток. Погода здесь не балует летчика, а в случае необходимости вынужденной посадки сесть здесь абсолютно негде: внизу горы и бесконечная непроходимая тайга...

Сейчас погода сменила гнев на милость и явно благоприятствовала нам. Все время дул сильный попутный ветер. С его помощью мы легко покрыли без посадки около девятисот километров и ровно в три часа дня благополучно сели на Читинский аэродром.

Чита встретила гостеприимно. Я выступил на районном совещании председателей колхозов и сельсоветов и рассказал о цели своего полета.

— Прежде чем открыть регулярную воздушную линию, — говорил я, — мы должны хорошо подготовиться, тщательно обследовать районы, через которые придется летать, подготовить и испытать материальную часть — самолеты и базы для посадок. Только после этого мы сможем летать на «отлично» и выполнять государственный план. Так же и вы, товарищи колхозники, должны тщательно подготовиться, прежде чем приступить к весеннему севу. Не упускать ни одной мелочи, которая в нужный момент могла бы задержать вас!

После меня выступали председатели колхозов, а потом совещание приняло такое решение:

> «Мы берем на себя обязательство к 24 марта по-большевистски закончить подготовку к весеннему севу и провести его образцово. В каждом колхозе посадим полгектара черной смородины и малины и оборудуем посадочные площадки для самолетов. А вас, товарищ Водопьянов, просим залететь к нам на обратном пути, рассказать о своих победах, о своем перелете и проверить, как мы выполнили свои обязательства».
>
> *8 марта*

Утром вылетели дальше, рассчитывая без посадки долететь до Архары.

Погода хорошая, летим на высоте тысяча двести метров.

Около Рухлово Линдель неожиданно сообщил: «В добавочных баках бензин кончился». Значит, горючего у него хватит только до Бочкарево, а там на лыжах не сядешь — нет снега. Решили сесть в Тыгде. Сели хорошо. Подсчитали: тысячу сто километров, которые отделяют нас от Читы, мы покрыли за шесть часов десять минут!

Время позднее, суточный план перевыполнен. Решили, сохраняя силы для дальнейшей, наиболее тяжелой и ответственной части перелета, не лететь ночью, а заночевать в Тыгде.

Так и сделали.

9 марта

В шесть часов утра по московскому времени поднялись и полетели дальше.

На высоте тысяча метров температура была двадцать градусов мороза, но мы в утепленной кабине чувствовали себя прекрасно. Сидели без перчаток, в кожаных сапогах.

Через два часа показалась Архара. Значит — уже прошли пятьсот километров.

За Архарой начались горы Хингана. Облака закрыли путь. Пришлось снизиться и лететь под ними по кривой, вдоль железной дороги. Недалеко от станции Ин мы попали в низкую облачность и сильный ливень. Внезапно исчезли и Линдель и земля. Чтобы не столкнуться в воздухе с Линделем, я резко повернул влево и начал снижаться. Иванов связался с ним по радио. Оказалось, что Линдель повернул вправо, как условились еще в Москве, и тоже идет на снижение.

Какая игра температур! Три часа назад было двадцать градусов мороза, а сейчас — три градуса тепла.

Скоро далеко справа показался самолет Линделя. Значит — все в порядке. Мы соединились и продолжали свой «прерванный не по нашей вине» полет.

Здесь я вспомнил «охотничьи» рассказы, на которые был большой мастер летчик Васильев, и улыбнулся. Он не раз рассказывал мне, тогда еще молодому летчику, о своих полетах в тумане. Его рассказы выглядели примерно так:

— Лечу раз из Свердловска в Казань. Попадаю в туман. Земля скрылась. Ничего не видно. Даже сидящего рядом бортмеханика, и то плохо вижу! Лечу по приборам тридцать

минут. Знаю, должна показаться река Вятка, но ее все нет. Ну, думаю, пропали! Вдруг — показалась река...

«Как же ты, голубчик, реку-то увидел? — подумал я теперь. — Ведь тебе было не видно даже своего бортмеханика!..»

Это — теперь. Но тогда я всю эту брехню принимал за чистую монету и слушал Васильева, разинув рот. Он продолжал так:

— Снизился я к самой воде. Лечу так низко, что боюсь задеть за какой-нибудь пароход. Вдруг — слева показалась станция Вятские Поляны, а справа от станции — поле. Я тут же убрал газ и благополучно сел...

«Разве это не вранье? — продолжал я свои размышления. — Ведь мы только что были в дождевых облаках, а это — похуже, чем туман. И тем не менее, я ясно видел не только бортмеханика, но даже концы крыльев своего самолета...»

Вспомнился тут и летчик Красный. Опустится он, бывало, на аэродроме и показывает всем свои руки:

— Вот, посмотрите, какие мозоли. А вы говорите, что летчику в воздухе работы нет...

Я не мало летал, не один раз попадал в переплет, в сильные болтанки, но мозоли видел на своих руках только в то время, когда в деревне косил или молотил.

Как нехорошо действуют подобные рассказы на молодежь! Послушают такого летчика и подумают: «Вот ухарь какой! Я тоже так буду летать»... И не поэтому ли так часто аварией или даже катастрофой кончаются полеты в тумане?

Я бы посоветовал старым летчикам рассказывать молодежи о своих практических полетах так, как есть, а не морочить голову подобными «охотничьими» рассказами.

*

В шесть часов тридцать минут наши самолеты опустились в Хабаровске. Было очень приятно вновь попасть на знакомый аэродром, с которого год назад вылетел на Чукотку спасать челюскинцев...

Первый этап перелета закончен. За тридцать девять летных часов покрыто около восьми тысяч километров. Бóльшая часть пути пройдена. До мыса Отто Шмидта осталось

пять тысяч восемьсот километров. Но — это самые трудные километры...

На Хабаровском аэродроме нас встретил начальник Дальневосточного управления Гражданского воздушного флота товарищ Поляков.

— Как у вас с машинами? — спросил он. — Ремонтировать будете?

— Машины в порядке, — ответил я. — Моторы работают хорошо. Но тем не менее я хочу задержаться у вас на сутки, чтобы тщательно осмотреть моторы, проверить регулировку самолетов, а также уничтожить девиацию... Все это мы можем сделать только с вашей помощью.

— Хорошо, я дам распоряжение — вам помогут.

С помощью работников аэропорта наши самолеты были осмотрены, и мелкие дефекты устранены. Пришлось, например, сменить лыжи, так как мы их сильно задрали: на аэродромах было мало снега, и самолеты не раз попадали лыжами на камни.

Подготовив машины к полету, мы взяли на борт обычную почту и сверх всего тринадцать мест билетов осоавиахимовской лотереи для культбазы в Каменском. Это был громоздкий груз, небрежно упакованный в бумагу и перевязанный веревкой. Я не хотел его брать, но меня уговорили:

— Надо же, Михаил Васильевич, Осоавиахиму помогать. Ведь вы знаете, что он и так у нас работает не блестяще...

В правоте их слов я убедился не скоро, но билеты взял. При погрузке они не уместились в багажных надстройках на крыльях и были свалены на пол в пассажирских кабинах к явному неудовольствию бортмехаников и радистов: груз мешал им работать.

Здесь, в Хабаровске, мне вручили радиограмму учительницы Шантарских островов. Она радировала, что в ее школе нет тетрадей, и просила захватить с собой хотя бы несколько сотен штук. Я погрузил на свой самолет для нее пятьсот тетрадей.

11 марта

В десять часов утра по местному времени мы поднялись над Хабаровском и взяли курс на Николаевск-на-Амуре.

Нас сопровождали летчик Мазурук и начальник связи Смирнов. На аэродроме у нас был хороший повод посмеяться над ними. Дело в том, что они летели на такой же машине,

как и мы — на «П-5», но она не была оборудована по-нашему. Мороз в этот день ударил отчаянный, и они оба были вынуждены так закутаться в меха, что еле-еле помещались в кабинах. Мы же, легко одетые, не ощущали холода, спокойно сидели в своих отепленных кабинах.

Мне опять пришлось лететь хорошо знакомым путем. Сколько раз я видел сверху эти знакомые до мельчайших подробностей Богородск и Малмыж, летая на линии Хабаровск—Сахалин, как знаком этот неровный, торосистый лед Амура. Все знакомо, перемен почти никаких...

Часа через полтора начались новости. Вон, на берегу Амура, где была еле приметная деревушка, показался большой город. С беспокойством взглянул на карту: уж не сбились ли мы с пути — этот город я вижу впервые... Нет, все в порядке. Это — Комсомольск-на-Амуре, новый город, возникший только в последние два года. Хорошо видны строящиеся корпуса заводов, новая мельница из красного кирпича, зерносушилка и масса складов. Как быстро все делается в нашей стране!

Внизу, под крылом прошли Верхнетамбовская и Нижнетамбовская. В них почти ничего нового. Но вот опять показалась ставшая за последние годы характерной картина большого строительства. Это — бывшее село, а теперь город Софийск...

Недалеко от Троицка я обнаружил отсутствие Линделя. Что за оказия! Только что был здесь, справа, и пропал, как в воду канул.

— Где Линдель? — крикнул я Бассейну.

В ответ тот пожал плечами и показал на Иванова. Радист давно пытался связаться с Линделем по радио, но безрезультатно.

Обеспокоенный внезапным исчезновением товарища, я развернулся и пошел обратно, решив проверить: не сел ли он где? Вот внизу, на белизне снега, показалась точка, похожая на самолет. Подлетаю ближе. Нет, это сено. Таких точек я обнаружил множество, и они заставляли меня кидаться то вправо, то влево, а Линдель, как потом оказалось, в это время спокойно летел за мной, в хвосте моего самолета, не понимая: в чем дело? Потом я стал делать круги и... обнаружил Линделя! Хотел выругаться, но раздумал: он меня все равно не услышит.

Через час мы сели в Николаевске. Здесь кончалась воздушная трасса, по которой регулярно летают наши почтовые самолеты. Дальше пойдет тяжелый, почти неизведанный путь.

★

В Николаевске меня поразил огромный размах нового строительства. Еще так недавно, всего год тому назад, я пролетал здесь и ничего нового не заметил, а сейчас под Николаевском, за мысом Кошки, вырос целый город. Про него мне с гордостью сказали:

— Это наш зерновой городок...

— Почему зерновой?

— А вот поедем — посмотришь.

Несмотря на усталость от только что законченного многочасового полета, я решил посмотреть этот городок. Меня взялись сопровождать начальник строительства товарищ Липовский и его заместитель товарищ Тулунов. Поехали мы на машинах. Для меня это тоже было новостью. До сих пор в этих краях мне приходилось либо летать на самолете, либо ездить на собаках или оленях. Теперь не было нужды в этом «экзотическом» транспорте — в городок вела прекрасная, укатанная автомобильная дорога.

Николаевцы не зря гордились своим «зерновым городком». Действительно, здесь было что посмотреть. За какой-нибудь год на окраине города вырос большой, оборудованный по последнему слову техники мельничный комбинат: механическая мельница, элеваторы, зерносушилка, склады, дома для рабочих. Производительность комбината такова, что он может снабжать мукой весь Дальний Восток.

Вечером этого же дня я выступил в клубе перед трудящимися города. На этом собрании я узнал, что краевой совет Осоавиахима плохо работает. В городе нет Дома обороны, об аэроклубе только мечтают. Молодежь горит желанием овладеть техникой летного дела, а у Осоавиахима нет даже старого мотора для обучения...

12 марта

В Николаевске — ясное морозное утро. Видимость двадцать пять километров. Там, где Амур впадает в Татарский пролив, хорошо виден пологий берег мыса Уси, который да-

леко выступает в устье реки и издали похож на остров. Не бывавший здесь Линдель спросил меня: не Сахалин ли это?

Погода хорошая, но сильный встречный ветер. Все же решили лететь до Охотска — расстояние тысяча километров — без посадки. По дороге, выполняя просьбу учительницы, должны сбросить почту и тетради на остров Большой Шантар.

Город проснулся. Люди торопились на работу, ребята вприпрыжку бежали в школу. Открывались магазины. Начинался обычный трудовой день.

Мы, как и все, тоже торопились на аэродром. Договорились между собой о том, как будем сбрасывать почту: по моему первому сигналу Бассейн должен открыть боковину лимузина, по второму — сбросить почту.

В десять часов тридцать минут наши тяжелые птицы взяли старт. Летим с перегрузкой семьсот килограммов. Курс — на норд-вест, 335°, через горы на озеро Орель.

Для самолета десятки километров пути измеряются минутами полета. Скоро впереди показалось Охотское море. В этом районе я пролетаю уже третий раз. В 1930 году летал на разведку нерпы, в прошлом году — на спасение челюскинцев.

Этим курсом мы вышли на мыс Мухтеля. Под левым крылом виден залив св. Николая с островком Удд. Это последняя точка, куда можно сесть в случае вынужденной посадки.

Началось Охотское море. Идем над торосистым льдом с большими редкими разводьями. Стали особенно чутко прислушиваться к работе мотора, попробовали по очереди оба магнето — работают хорошо. Я оглянулся назад и прикинул на-глаз: далеко ли от берега, можно ли спланировать в случае остановки мотора?

Через десять минут расстояние увеличилось настолько, что без мотора на берег уже не спланируешь. Моторы работали безотказно.

Впереди стал вырисовываться остров Большой Шантар. Я сбавил газ и пошел на снижение. Линдель с правой стороны держался на такой же высоте

У губы Якшино мы имели высоту триста метров. Делая круг над селением, я вспомнил, как летал здесь в 1930 году.

Тогда остров казался пустынным и мрачным. Сейчас он стал неузнаваем. Его покрыли десятки строений широко раскинувшегося большого питомника соболей. На берегу губы видны катеры и лодки.

Я зашел со стороны гор и снизился над строениями метров до двадцати. Из всех домов выбежал народ. Приветствуют, машут руками.

Даю сигнал. Почта сброшена. Стали набирать высоту. Изменив курс, пошли через море прямо на Аян.

Сбросив груз, Бассейн облегченно вздохнул: теперь у него ничего не болталось под ногами. Я невольно вспомнил Линделя: ему, бедному, еще долго мучиться! Только в Каменском можно будет сдать лотерейные билеты...

Во все время полета мы имели непрерывную связь по радио с тремя пунктами: Николаевском, Аяном и Охотском. Николаевск через каждые десять-пятнадцать минут спрашивал, где мы находимся. Аян и Охотск непрерывно сообщали состояние погоды.

Была принята и такая радиограмма:

«Товарищу Водопьянову. Жители Аяна очень просят вас сесть у них. С гор за сто километров приехали туземцы посмотреть на самолет и Героя нашей страны».

Пришлось ответить, что сесть не могу, так как от мороза на поверхности выступила соль, которая сильно тормозит лыжи, а у нас большая перегрузка. На обратном пути сяду обязательно.

Мы уже три часа в воздухе, а еще и полдороги не пролетели. Впереди показался Аян. Линдель радирует: «Помпа не берет бензина из добавочных баков. Лечу на главных. Жду указаний».

До Охотска еще около четырех часов, на это время ему главного бака нехватит. В пути сесть негде. Даю распоряжение: «Приземлиться, немедленно перелить бензин из добавочных баков в главные и, не задерживаясь, вылететь в Охотск. Я садиться не буду».

Порт Аян расположен на западе Охотского побережья. Его бухта, окруженная высокими сопками, находится как бы в котловине. Посадка на нее возможна только с моря. Планируя через котловину, в которой расположено селение, я сделал круг. Сначала я тоже хотел сесть, но потом решил не рисковать. У летчиков есть такая примета: в тяжелых усло-

виях из двух только один может сесть благополучно. Пусть это будет самолет Линделя!

Убедившись в благополучной посадке Линделя, дал полный газ и полетел дальше.

От Аяна до Охотска лететь было очень трудно. Во всю свою летную практику я в первый раз испытал такую жестокую болтанку. Вдобавок и внизу ничто не веселит: справа открытое море, на нем — большие волны с белыми гребешками; слева — высокий хребет Джуг-Джур. Берега скалистые, обрывистые. Нигде нет ни малейшего намека на ровную площадку.

Я набрал побольше высоты, рассчитывая, что там болтать будет меньше. Поднялся на две тысячи метров. Там — еще хуже! Какая-то невидимая сила подхватывала самолет, поднимала его вверх, а потом совершенно неожиданно бросала вниз метров этак на двести. Да так, что натягивались ремни, которыми мы привязаны.

Во время полета я обычно сам писал радиограммы, а Иванов лишь передавал их. Сейчас приходилось обеими руками управлять самолетом, и я успел только на секунду повернуться и крикнуть Иванову: «Запроси погоду в Охотске». Но Иванов меня не слышал. Бассейн показал мне знаками, что Иванов «готов», «травит концы».

Иванов — моряк. В каких только штормах ни бывал! Морская качка на него не действует, а вот воздушную не выдержал. Обратное случилось с Бассейном: тот, легко перенося всякую болтанку в воздухе, не переносит малейшей качки в море. Особенно ему досталось, когда он на пароходе «Смоленск» плыл спасать челюскинцев! Во время шторма он пролежал в своей каюте не двигаясь пять суток...

«Плохо дело, — подумал я, — мне надо знать, какая погода в Охотске!»

В воздухе мороз тридцать семь градусов, но нам стало жарко. Я вынужден был закрыть отопление кабин.

Самолет зверски кидает из стороны в сторону, вверх, вниз. Он беспомощен, как щепка на бурных волнах. Не теряя надежды выбраться из этого ада, я снизился и пошел в открытое море. Там, по крайней мере, нет гор и следовательно, по моим расчетам, не должно так болтать.

Снизился до пятисот метров, но от этого не стало лучше.

Очень далеко отходить в море я боялся, там может быть и меньше болтало бы, но уж зато, если вдруг остановится мотор, гибель неизбежна. Впрочем — на берегу тоже сесть негде, но все-таки тут земля, машину разобьешь, зато сам можешь остаться жив.

Через три часа после Аяна показалось первое селение и рыбный промысел.

Обрывистый берег кончился, потянулся пологий. На нем стали часто попадаться естественные аэродромы — реки, покрытые ровным снегом. Настроение сразу изменилось к лучшему, да и качать стало меньше. Иванов пришел в себя, связался с Охотском. Оттуда сообщили: «Аэродром готов, с нетерпением ждем самолета».

Через шесть часов тридцать минут после вылета из Николаевска наш самолет появился над Охотском. Сделав два круга, я внимательно осмотрел аэродром, зашел против ветра и благополучно сел. Нас встречало все население города.

★

Надо признаться, что этот перелет вымотал у меня все силы. Участок Николаевск—Охотск оказался самым трудным из всего пройденного пути.

Посадив самолет, я едва вылез из него — голова, казалось, разламывалась на части.

Ничего не подозревавший председатель райисполкома товарищ Данилов поздравил меня с благополучным перелетом и радостно сообщил:

— Насилу дождались тебя, товарищ Водопьянов! Сегодня весь город соберется в клубе тебя послушать. Сейчас — иди, отдыхай, а к десяти часам вечера — милости прошу...

Пришлось его разочаровать. Я извинился и сказал, что выступать мне вряд ли удастся, и попросил его достать мне порошок от головной боли. Он обещал.

Примерно через час нас пригласили к столу.

— Где же порошок? — спросил я.

— Вот там, на столе, — ответил Данилов и налил мне рюмку спирту: — Вот, выпей, все как рукой снимет.

— А хуже, товарищи, не будет?

— Будь спокоен! Мы — люди Севера, знаем, что от головы это лучшее лекарство.

Голова меня так мучила, что я готов был выпить хоть стакан хины, не то что рюмку спирту. Но спирт оказал на меня действие, обратное тому, которое ожидали. У меня закружилась голова, и я почувствовал себя еще более усталым. До конца обеда я так и не досидел. Ушел, лег «немного отдохнуть», да уснул так, что добудиться меня не было никакой возможности и встречу пришлось отложить.

Ночью от Линделя прибыла радиограмма: «По просьбе трудящихся Аяна остался на ночь. Вылечу утром. Сообщите состояние аэродрома и погоды».

Решил без него в Нагаево не улетать.

13 марта

Линдель прилетел только к обеду. За столом Жуков рассказал, как их встретили в Аяне:

— Нас очень просили рассказать о своих полетах. Пришлось выступать. Мы с Игнатьевым рассказали, что могли, но оказывается, аянцы больше всего рассчитывали на Линделя как на командира самолета. Он, как вы знаете, по-русски говорит плохо, ну, а его родного — финского — языка там никто не понимает. Он долго отказывался: «Что я путу вам хаварить? Я никахта не выступаль. По-русски я плохо хаварю». — «Ничего, товарищ Линдель, поймем!» — кричали сотни голосов. Наконец Линделя, что называется, уломали. Решил он выступить. Встал и произнес: «Тафарище!» — В зале наступило гробовое молчание. Люди приготовились слушать длинный и интересный рассказ, но после долгой паузы Линдель улыбнулся и пожал плечами: «Ну, сто я буду хаварить? — сказал он. — Я опещаю, что на опратном пути тафарищ Водопьянов опязательно стесь сядит. Он рассказывает вам фсе, как спасли челюскинцев и как летают летчики. На этом я кончил». Линдель пожал плечами, махнул рукой и сел. Сколько потом его ни упрашивали — это на него не оказало никакого воздействия. Так и пришлось аянцам расходиться по домам, не солоно хлебавши...

— Нет, Михаил Васильевич, теперь без тебя мы ни в каком населенном пункте садиться не будем! — закончил свой рассказ Жуков.

★

Вечером мне пришлось выступить в Охотске. Меня здесь знали по прошлогоднему полету: тогда я выступал в этом же клубе.

Рассказал я о спасении челюскинцев, о нашем полете, о развитии авиации и т. д.

После собрания нам показали национальный танец «хорьё». Танцуют его так: выходят три человека, упираются пальцами себе подмышки, становятся треугольником и одновременно подпрыгивают. Один из них громко кричит «хорьё». Это же слово за ним повторяют двое других. Оно выкрикивается до тех пор, пока кто-нибудь из танцующих не заменит его другим. Всего специальных слов в этом танце насчитывается до двадцати. Затем к этим трем танцорам присоединяются еще. Входят в азарт. Срываются в танец старые и малые, мужчины и женщины. Круг увеличивается, темп танца убыстряется, и все по очереди выкрикивают разные слова.

Танец очень интересный, но до конца его мы так и не досидели. Было уже поздно, а утром мы решили вылететь в дальнейший путь...

★

За ужином нам много интересного рассказал секретарь райисполкома товарищ Кондратьев.

— Я здесь работаю с 1932 года, — начал он. Объездил на собаках почти все побережье, начиная от Аяна и кончая Нагаевым. Многое видел. В Охотском районе есть два наиболее отсталых кочевых селения — Хейджан и Ульбея. Отсталыми они считаются потому, что кочуют в четырехстах — пятистах километров от морского берега, где сосредоточены все административные и культурные силы. Зимой население этих селений занимается охотой, а летом ловит рыбу в горных речках. Летом к ним пробраться невозможно. Единственное средство сообщения — олени. Недавно я был командирован туда для проведения собрания, которое там бывает один раз в год...

— Зато наверняка явка стопроцентная? — перебил я.

— Это так и есть! Они приходят все — посмотреть на свежего человека. Из района я захватил с собой фельдшера. Мы задумали с ним построить там баню, а то они никогда не

моются. Баня была построена, но охотников помыться в ней не было. Долго нам пришлось уговаривать, агитировать. Наконец несколько мужчин согласились. Интересно было наблюдать это веселое зрелище! Несколько человек моются, а остальные смотрят в окно. У вымывшихся спрашивают — не случилось ли с ними чего? Но вот дошла очередь и до женщин. С ними — еще хуже. Насилу их уговорили. Мы с фельдшером остались очень довольны этим и ушли в свою палатку. Вдруг женщины бегут к нам: «Мы будем мыться, только раздеваться не будем!»... Что ты тут будешь делать! Пришлось снова убеждать их, что мыться не раздеваясь нельзя. Вы представить себе не можете, сколько трудов пришлось приложить здесь. И все же за два дня нам удалось убедить тридцать девять человек!

— А то вот еще такой случай, — продолжает товарищ Кондратьев. — В 1932 году я был директором оленеводческого совхоза. У меня было до пятнадцати тысяч оленей. В совхозе работало два агента по закупке оленей — якут Жирохов и камчадал Лип. Оба они были больны специфической таежной болезнью, которую там называли «эмирячество». Врачи объясняют эту болезнь так: долгое пребывание в тайге, где приходится все время быть настороже, все время ждать какой-нибудь неожиданности, настолько расстраивает нервную систему человека, что он пугается каждого шороха. Больного, например, предупреждаешь: «Сейчас буду зажигать спичку, не бойся». И все же, как только спичка зажглась, он начинает кричать, бить руками куда попало с такой силой, что кожа на руках лопается. С Липом у меня был такой случай: он рубил дрова, щепка от удара топора взлетела вверх, а он этого не заметил. Падая, щепка ударила его в плечо. Он испугался и, ничего не помня, начал так бешено махать топором, что на ногах у него не осталось ни одного пальца... Второй агент — Жирохов — был тоже болен этой болезнью, но она проявлялась у него по-иному: если его испугает неожиданный стук или возглас, он начинает кричать и повторять все, что услышал. С ним был такой случай: один из рабочих, решив подсмеяться над «эмиряком», дал ему кусок туалетного мыла и крикнул: «ешь!» «Эмиряк» крикнул за ним «ешь» и начал кусать мыло. Этому рабочему за хулиганство мы объявили выговор...

Много еще интересных, а порой прямо-таки неожиданных

случаев из жизни народов Крайнего Севера рассказал нам Кондратьев. Мы слушали его, затаив дыхание. Прощаясь, я сказал ему:

— Спасибо тебе, товарищ Кондратьев, хорошо рассказываешь... Да, много еще у нас в Советской стране темных уголков. Но скоро их не будет! Партия и правительство поставили перед Главным управлением Северного морского пути задачу: освоить отдаленные районы. И для этой трудной работы найдутся сотни тысяч людей. Со всех концов Советского Союза в Москву летят письма молодежи, которая горит желанием поехать работать на Север.

— Мы летим, — продолжал я, — открывать линию там, где почти никогда не летали самолеты. Скоро вы будете иметь возможность получать почту и груз не один раз в год, как до сего времени, а каждый день. Наш полет считается трудным только потому, что он первый. Для него многого нехватает — нет баз, нет посадочных площадок, плохо еще работает радио. А когда сюда забросят материальную часть и людей, — здесь будет легко летать. Помню, в 1930 году я открывал воздушную линию на остров Сахалин. Первые полеты тоже были трудны, потому что, также как и здесь, там ничего не было. Но теперь, освоив линию, летчики свободно летают на ней каждый день, несмотря на сорок—сорок семь градусов мороза, сильные ветры и пурги. Теперь эта линия уже не считается трудной.

— Если тумана и пурги не будет, — продолжал я, — завтра мы будем в бухте Нагаево. Это единственный легкий участок. В Нагаеве умеют принять самолет, там хорошо работает рация. Иванов с ними связался, и они сообщили, что будут следить за нами и сообщать погоду. Мы были у них в прошлом году и остались очень довольны. Там умеют не только хорошо встретить, но и хорошо обслужить самолеты. Каких только специалистов там не встретишь! Туда присылают отбывать свой срок заключенных. Там есть и вредители, и кулаки, и воры-рецидивисты. В упорном труде, в борьбе с природой перековываются эти люди, становятся достойными и честными тружениками нашей великой родины, активными строителями социализма. Вот, видите, наша партия людей научилась перековывать, а уж природу-то мы одолеем!

На этом и закончился наш товарищеский ужин.

14 марта

Восемь часов утра.

Солнце уже высоко. День обещает быть ясным.

Если хорошая погода по маршруту, сегодня мы должны улететь из Охотска. Сводка еще не получена.

Мы с механиком пошли к самолетам посмотреть, греется ли вода для моторов. Неподалеку от самолета стояла железная бочка, к которой рабочие и красноармейцы погранотряда таскали дрова. В бочке вертикально стоит палка, вмерзшая в лед.

— Это зачем? — спросил я камчадала Люк, стоявшего около бочки.

— Мороз большой, — отвечает он, — вода сильно замерзает, может бочку разорвать.

— Но какое же значение имеет палка? Что она, смягчает мороз?

— Нет, — ответил Люк. — Когда вода замерзает, льду становится больше, чем было воды.

— Это я знаю.

— Знаешь, а спрашиваешь. По этой палке лед вытесняется наружу, не жмет на стенки бочки. Понятно?

— Умный ты, товарищ Люк! Ты сам это изобрел?

— Зачем сам? — отвечает. — Изобрел климат. У нас большие морозы, а посуды мало. Все так делают.

Люк облил бензином дрова, и через несколько секунд кругом бочки пылал огонь.

В одиннадцать часов, получив погоду, мы улетели.

Около двенадцати часов дня пошли в воздух. Курс взяли через полуостров Кони по реке Саглан, с расчетом выйти в море около мыса Ирецкого. Пошли долиной. Вначале долины показалось озеро, но какое именно — установить не удалось: на карте оно не обозначено. Долину пересекает много речушек, переплетающихся между собой и заросших мелкими кустарниками. Места для посадки почти нет.

С впереди стоящими станциями Иванову связаться не удалось. О состоянии погоды в Туманах и в Наяхане пришлось запрашивать через Нагаево. Погода попрежнему хорошая.

После селения Туманы погода ухудшилась. Береговые горы закрылись облаками. Пришлось снизиться и итти ниже берегов. Лететь стало трудно, но все же лучше, чем в прошлом году. Тогда над этими местами бушевала пурга, мне

пришлось вести самолет по приборам, а Галышев и Доронин вернулись.

В Наяхане сводка оправдалась — ясно.

«Все в порядке, — подумал я. — До Гижиги осталось сто километров».

Вошли в Гижигскую губу. Погода стала резко ухудшаться. Пришлось опять снизиться и итти ниже берегов. Но и это не помогло. Попали в дымку. Видимость настолько ухудшилась, что внизу просто ничего разобрать невозможно — все слилось в общий серый фон. Никому бы я не пожелал попасть в такое положение!

До Гижиги осталось всего километров пятьдесят, а лететь почти невозможно. Линделя потерял. Вернулся бы... Но куда вернешься? Промежуточных площадок нет, сесть и подождать улучшения погоды некуда, обратно же не полетишь — не хватит бензина. Что хочешь, то и делай!

Над водой итти невозможно, — внизу все сливается в один общий фон. Нужно держаться ближе к берегу, а берегом итти очень трудно.

Туман кончился около самой Гижиги. Слева у устья реки на приготовленном аэродроме горят четыре костра. Убедился, что аэродром не такой, как в прошлом году. Зашел против ветра и благополучно сел.

Первым подбежал к самолету мой старый знакомый товарищ Красовский.

— Ну, как, товарищ Водопьянов, аэродром хорош? Теперь я смело могу поступить к вам начальником аэропорта.

— Аэродром-то хорош, но у меня беда: Линделя потерял.

Рассеивая наше беспокойство, из тумана показался самолет Линделя. Чтобы не помешать ему, мы ушли в другой конец аэродрома.

Линдель заходит на посадку. Нам показалось, что он перелетит «Т», но самолет коснулся земли, не долетая «Т». Потом его сильно взмыло, развернуло, и он правым крылом забороздил снег.

«Только еще аварии нехватало», подумал я и побежал к покривившемуся самолету. Оказалось, что у него сломана V-образная стойка шасси.

К нам подошел, как и всегда спокойный, Линдель.

Осмотрели стойку — поломка небольшая, можно отремонтировать на месте.

— Сколько раз я тебя предупреждал, — сказал я, — чтобы ты садился около «Т», а ты всегда не дотягиваешь. Надо помнить, что ты не на капитальном аэродроме, а на кустарном. Посмотри — там, где ты коснулся земли, сплошные ямы. А теперь посмотри, сколько ровного места впереди знака.

— Я здесь не виноват, товарищ Водопьянов. Вероятно попал в нисходящий поток. У меня самолет провалился. Я дал полный газ, но было уже поздно.

Красовский сильно расстроился, отвел меня в сторону и спросил:

— Кто же в этом виноват?

— Во всяком случае не ты, — ответил я. — Кузница есть?

— Найдется... Впрочем, вам так или иначе пришлось бы задержаться — нет бензина.

— Как нет? — удивился я. — Мне сообщили, что бензин для нашего звена вам выслан еще месяц тому назад.

— Это я тоже знаю, но только вчера нарты с бензином прибыли в Наяхан. Каюры жалуются, что у них собаки очень измучены и им необходимо дать отдых. Если пурга не задержит, дня через три будут здесь...

21 марта

Красовский сдержал свое слово и прислал в наше распоряжение красноармейца, который оказался хорошим кузнецом. С его помощью бортмеханик Игнатьев изготовил и укрепил на своем самолете новое сварное ушко V-образной стойки шасси. Ушко, по нашему общему мнению, получилось не хуже заводского.

Самолеты готовы, бензин есть, — вчера притащились нарты, — но лететь нельзя. В Гижиге три дня без роздыху бесновалась снежная пурга. Теперь она ушла дальше на север, но оставила после себя густую дымку из мельчайшего снега. Нужно ждать, пока она разойдется. Досадно!

Чем дальше мы пробивались на север, тем труднее становилось лететь на наших тяжелых, перегруженных почтой машинах. Посадочные площадки встречаются редко. Теперь под нами расстилались дикие, необжитые места, где можно пролететь сотни километров, не встретив человеческого жилья, а мест для вынужденной посадки становилось все меньше и

меньше. К тому же погода портится прямо-таки не по дням, а по часам...

Воспользовавшись вынужденной стоянкой, бортмеханики решили дать мне бой и избавиться от лишнего груза, отяжеляющего самолеты и мешающего им работать во время полета. С молчаливого согласия всего экипажа звена начал бой радист Линделя Жуков:

— Почтой заведую я, — сказал он мне как-то. — Прошу вашего разрешения оставить здесь, в Гижиге, несрочный груз — билеты Осоавиахимовской лотереи для базы Каменское. Этот груз хоть и не особо тяжелый, но места занимает много, а у нас и без того тесно.

— А не получится ли так, — сомневался я: — везли почту на самолете, люди на нее надеялись, а она через год придет на пароходе. Знаешь, так иногда бывает на материке — сбросит летчик почту в аэропорту, а там ее позабудут сдать на поезд — вот она и валяется месяцами.

— На этот счет не беспокойтесь, — не сдавался Жуков. — Я уже все обеспечил. Отсюда в Каменское через каждые два дня почта отправляется на нартах. На третьи сутки будет на месте.

Этим доводом Жуков, что называется, припер меня к стене, и я сдался:

— Если так — сгружайте...

Победившие бортмеханики еле сдерживали свою радость.

22 марта

С утра — хорошая, летная погода. Дымка разошлась, ясно. Дует ровный ветер.

На аэродроме все готово к отлету: моторы нагреты, в них залито горячее масло. Выброшенные из кабин пачки лотерейных билетов лежат на снегу возле машин. Ветер треплет взлохматившуюся бумагу, в которую они завернуты.

Налили воду и приступили к запуску моторов. Сейчас моторы взревут, и мощная струя воздуха от винта может разметать по всему аэродрому плохо упакованные лотерейные билеты. Чтобы этого не случилось, Жуков небрежно ногой отпихивает их в сторону.

Ветер продолжает бесноваться, то здесь, то там срывая с земли и бросая в воздух целые охапки мягкого, еще не

успевшего слежаться снега. Если бы он был попутным! Тогда бы мы за какой-нибудь час с минутами долетели до культбазы Каменское. Но, к несчастью, ветер встречный. Он будет бить нас прямо в лоб, оказывая нешуточное сопротивление нашим машинам. Нам придется лететь не меньше трех часов.

Сдав почту и простившись с гостеприимными пограничниками, пошли в воздух. Я уверенно повел самолет против ветра по знакомому курсу — через полуостров Тайгонос на Пенжинскую губу, ожидая встретить там ровное ледяное поле. Ожидания не оправдались. Пенжинская губа до самого устья реки Пенжино оказалась свободной от льда. Вероятно это случилось потому, что в этом году господствующие ветры дуют с северо-востока. Они ломали лед и выгоняли его в открытое море.

Пролетели село Каменское, идем над рекой. До культбазы осталось всего шестьдесят километров.

«Как-то здесь примут наши самолеты? — подумал я. — В прошлом году, например, приняли плохо. На аэродроме были большие надувы, Доронин на них подломал шасси...»

Ветер понемножку успокоился и нам уже совершенно не мешал. Ярко светило солнце, ослепительно блестел снег. Установилась идеальная летная погода.

Из-за горы, на правом берегу реки Пенжино, показались две радиомачты и кучка домиков около них. Это и есть культбаза Каменское.

Сделав круг над культбазой, обнаружили, что аэродром нам приготовлен у самой горы. Знаки указывают, что садиться надо вдоль реки, с боковым ветром. Теперь это нас не пугает — ветер слабый.

Я сел первым. Машина провалилась как в пуховую перину. Так и есть — напутали! На этот раз площадка оказалась не слишком жесткой, как в прошлом году, а наоборот, очень мягкой.

Я быстро отрулил в сторону, чтобы не помешать Линделю, и стал следить за его посадкой. Он подходил очень осторожно. Снизился метров до пятнадцати, далеко от аэродрома, и стал тянуть на средних оборотах. Убрал газ и коснулся снега около самого «Т». «Молодец!» — мысленно похвалил я его. Но похвалил рано. В конце пробега его самолет вдруг накренился и уперся в снег правым крылом.

Фу, ты пропасть, опять поломка! Вероятно, не выдержала ремонтированная стойка...

Я бросился к самолету. Все в порядке, ничего не сломалось. Просто под рыхлым снегом аэродрома оказалась вода, и правая лыжа самолета провалилась.

С помощью встречающих самолет был быстро вытащен и установлен в нормальное положение.

После того как самолет Линделя твердо водворили на отведенное ему место, ко мне подошел работник НКВД товарищ Баранцев. С ним я знаком также по прошлому году. Он здесь работает давно, кочующие коряки считают его своим человеком.

— Рад видеть вас, Михаил Васильевич! — приветствовал он меня.

К самолетам вместе с ним подошли двое нарт с охраной. Им мы сдаем почту.

— Что-то ты сегодня с охраной? — спросил я Баранцева.

— Важная почта, товарищ Водопьянов!

Он лично развязал каждый мешок и по описи, вместе с Жуковым, проверял его содержимое. Когда оба самолета, к удовольствию бортмехаников, освободились от груза, Баранцев подошел ко мне.

— А где же главная почта? — с беспокойством спросил он.

— Какая это главная? — удивился я. — Здесь все, что у нас было...

— Нет, не все, — настаивает Баранцев и показывает мне радиограмму. — Вот, смотри: Хабаровск сообщил, что на ваших самолетах нам выслано полмиллиона денег. Куда вы их запрятали?

— Что ты, с ума сошел? — возмутился я. — Разве мы стали бы шутить с таким грузом? Не было у нас никаких денег. Мне не раз приходилось возить деньги на Сахалин, я знаю, что их упаковывают в кожаные мешки.

— Я не знаю, как и во что были упакованы деньги, — продолжал свое Баранцев, — я знаю только одно, что с вами их выслали из Хабаровска.

Здесь уж и я обеспокоился не на шутку. Вместе с Баранцевым мы перерыли всю почту, но денег так и не нашли. Я терялся в догадках, пытался понять, что все это значит, когда Баранцев высказал предположение:

— А может быть вы не лотерейные билеты, а мои деньги оставили в Гижиге?

— Вы что — смеетесь или шутите? — обиделся я. — Не могли же они деньги упаковать в обыкновенную бумагу. Это во-первых, а во-вторых — у нас есть накладные, в которых указан род груза. Впрочем — чем чорт не шутит — на всякий случай проверьте...

Вместо того чтобы охранять деньги, которых мы не привезли, красноармеец побежал на рацию. Вызвали к аппарату товарища Красовского, попросили вскрыть несколько пачек, оставленных мной на почте, и узнать, что именно хранится в бумажной упаковке.

Скоро Красовский ответил, что в бумажных пачках не лотерейные билеты, а деньги, счетом в полмиллиона рублей, и запросил, что ему с ними делать. Обрадованный Баранцев попросил изъять их с почты и хранить в погранотряде, пока он сам за ними не приедет. Я был обрадован не меньше Баранцева: шуточное дело — потерять полмиллиона казенных денег!.. «Вот великие комбинаторы, верные ученики Остапа Бендера, — думал я. — Ведь это он додумался отправлять по почте свой миллион под видом посылки с фруктами».

Почему нас обманули и не сказали, что мы везем деньги, — я до сих пор не знаю. Я доволен, что хоть все обошлось благополучно!

★

Бензина и здесь не оказалось. Пришлось собирать подонки из всех бочек. Горючее грязное, неизвестного сорта, но другого не было, а нам утром необходимо вылететь в Анадырь.

Ночью механики стали заправлять самолеты. В помощь им дали совпартшкольцев. Молодые ребята энергично взялись за дело, и опять-таки из-за своей авиационной неграмотности они чуть не наделали нам беды.

Я уже сказал, что мы заправляли самолеты грязным бензином. Чтобы хоть немножко очистить его, решили заливать баки через замшу. Ясно, что от того весь процесс заправки увеличился по времени во много раз: замша очень медленно фильтровала.

Совпартшкольцы стояли на нижних крыльях наших самолетов и выливали горючее из ведер в воронку с замшей.

Работа шла весело, ребята соревновались друг с другом. И вот, пока в мой самолет еще и пяти ведер не влили — в самолете Линделя один бак был уже полон. Совпартшкольцы, работавшие у Линделя, стали подтрунивать над нашими помощниками:

— Эх вы, какие же вы механики! Смотрите, мы уже второй бак кончаем...

Игнатьеву это показалось странным. Он полез на крыло, проверил своих помощников и обнаружил причину подозрительно быстрых темпов: чтобы бензин шел быстрее, они... прорезали фильтрующую замшу! Пришлось спустить бензин из наполненного после такой «рационализации» бака.

На моем самолете инициативные совпартшкольцы чуть было не наделали пожара. Молодой коряк, стоявший на крыле, время от времени поднимал воронку и заглядывал в горловину бака: не хватит ли? Но на улице было темно, и определить уровень бензина в баке ему не удавалось. Тогда, ничтоже сумняшеся, он вынул воронку, поставил ее на крыло, хотел зажечь спичку и с ее помощью заглянуть в бак. Хорошо, что неподалеку находился Бассейн. Услышав характерный шорох спичечной коробки, еще не зная в чем дело, он крикнул:

— Нельзя зажигать спички, сожжете самолет!..

В общем — корякская молодежь очень предприимчива и изобретательна. Правда, на этот раз предприимчивость оказалась неудачной, но в этом ребята были не виноваты, виновата была их авианеграмотность.

23 марта

С погодой нам не повезло и здесь. С вечера небо было ясное, звездное, а к полуночи его затянуло тяжелыми облаками. Поднялся стихнувший было ветер.

Утром разыгралась такая пурга, что без камлеек [1] ходить было невозможно: в мех набивалось столько снега, что кухлянка превращалась в тяжелый белый войлок.

О вылете не могло быть и речи. Мы сидели, не вылезая из школы, в которой нам отвели комнату. Весь день мы по очереди дежурили у стоящей посреди комнаты железной

[1] Камлейка — ситцевый плащ с капюшоном. Надевается поверх меховой одежды, чтобы в мех не набивался снег.

печки. Печь непрерывно топилась, но в комнате было холодно: резкий ледяной ветер находил какие-то неведомые нам щели и безжалостно выдувал тепло.

Вечером к нам зашел товарищ Баранцев.

— Ну и пурга! Насилу к вам добрался, — смахивая с себя снег, проговорил он. — Вот дует, так дует! Ваши самолеты теперь так занесет, что целые сутки придется откапывать.

— А что, если такая пурга кого-нибудь в дороге застанет? — спросил я.

— В такую погоду у нас замирает вся жизнь, — ответил он. — Люди сидят по домам, даже на работу не ходят. У нас немало было случаев, когда пойдет человек в такую погоду к соседу, что живет рядом, ну всего метрах в ста, да так и не дойдет. Идет-идет, ничего не видно, дома нет. Начинает метаться из стороны в сторону, совсем потеряет направление. Не так давно один наш житель целые сутки, — пока не кончилась пурга, — просидел в своей бане. Хорошо — хоть на нее наткнулся, а то так и замерз бы в двух шагах от своего дома...

— Ты такие страсти про село рассказываешь. А как же быть, если прихватит тебя в пути? — не унимался я.

— Не прихватит, — уверенно отрезал Баранцев. — В такую погоду ни один туземец не рискует никуда поехать, как бы это важно ни было. Но бывает, что пурга застанет каюра в дороге. Это другое дело. Тогда он сейчас же останавливает собак и валит нарту на бок. Собаки уже знают, раз нарта на боку — значит будет отдых. Дает он им по одной юколе, а сам залезает в спальный мешок. Всех их скоро заносит снегом. Так лежат они долго — пока не проголодаются. Если к этому времени пурга еще не кончилась, каюр встает, берется за ремень упряжки и по очереди вытаскивает собак из их снеговых гнезд. Встряхнувшись, они с аппетитом съедят новый паек и опять ложатся на свое место. И так до тех пор, пока не кончится пурга.

— Да, не позавидую я тому человеку, которому придется пурговать в поле, — продолжал Баранцев. — Вот, для примера, я расскажу один случай, происшедший недавно со мной. Ехал я с знакомым каюром из одного кочевого поселка в другой. Путь недалекий, места знакомые. И вот уже до конечного пункта осталось совсем близко, только обогнуть маленькую

сопку. Как и всегда, — внезапно, — началась пурга. Все скрылось из глаз, кругом бело, едешь как в молоке. Направление ветра учесть трудно, особенно когда кругом сопки. Собаки против ветра итти не могут, им забивает снегом глаза. Каюр обращается ко мне: «Плохо дело, — говорит, — наверное с пути собьемся». — «Не робь, — отвечаю, — держись ближе к сопке, а юрты как-нибудь разглядим». И верно, скоро впереди показались юрты. Я обрадовался, а через несколько минут радость как рукой сняло: мы приняли за юрты черневший рядом кустарник...

«Наступила ночь. Рассчитывая скоро приехать на место, корма для собак мы с собой не захватили. Собак в нашей упряжке было тринадцать. Отборные псы! Но после наступления ночи и они стали сдавать. Каюр что-то ворчал себе под нос, а я все еще не верил, что мы заблудились, и не разрешал останавливаться. Вдруг собаки остановились, а потом рванули в сторону, и мы въехали в густой кустарник. Тут я понял, что ехать дальше нет никакого смысла. Решили остановиться в этом кустарнике и подождать рассвета. У нас была с собой маленькая палатка, топор и чайник. С трудом установили палатку, себе вскипятили чай, а собаки остались голодными. Мы все боялись, что они начнут грызть друг друга. К счастью, все кончилось хорошо. К утру пурга прекратилась, и мы увидели певдалске селение, правда, не то, в которое ехали, но все же селение...

«Видите, — закончил Баранцев, — как трудно доверяться нашей погоде. Здесь надо ухо держать востро, стараться предусмотреть все и каждую минуту быть готовым ко всяким неожиданностям...»

В дверь кто-то постучал, и вслед за этим в нашу комнату вошло несколько молодых людей. Среди них я узнал одного совпартшкольца, который помогал нам вчера.

— Мы пришли пригласить вас к нам в школу, — начал он. — Ребята очень хотят послушать рассказы о ваших полетах. Итти вам далеко не придется: мы живем за стенкой, в этом же доме.

Пришлось выступить — услуга за услугу!

В школе нас ждало человек двадцать пять молодых коряков. Многие из них были комсомольцами, но почти никто не говорил по-русски. Меня смутило это обстоятельство, но выход нашли скоро: говорил с переводчиком. Впервые по-

чувствовал на себе все неудобства такого выступления: скажешь 10—15 слов и жди, пока их переведут.

После моего выступления развернулась общая беседа. Один комсомолец рассказал нам, как здесь, в пятнадцати тысячах километров от столицы, жили люди раньше и как они живут теперь, при советской власти.

— Мы, коряки, народ темный, отсталый, — рассказывал он. — Родители наши кочуют, занимаются оленеводством. Вплоть до самого последнего времени советскую власть мы знали плохо и были недовольны ею. К нам не раз приезжали с Большой земли коммунисты, рассказывали о новой жизни, которая расцветает во всех уголках Советской Страны. Они говорили о том, что нам надо учиться и заново строить жизнь в нашем крае. — «Среди вас, бедных коряков, — говорили они, — есть богатые, кулаки. Они умело эксплоатируют вас, мешают вам строить новую жизнь». — Говоря по совести, мы в это не верили. Богатые у нас есть, но то, чтобы они нас эксплоатировали, — этого мы не замечали. Нам казалось, что мы жили очень дружно, по-братски, целое кочевье как одна семья. Не скоро мы поняли хитрый способ родовой эксплоатации, которым веками пользовалось корякское кулачество!

— Жили мы родами, — продолжал комсомолец. — Каждый род — особое кочевье. В каждом роде три или четыре семьи бедняков имели по пятнадцать — двадцать оленей и была одна кулацкая семья, владевшая стадом в двадцать — двадцать пять *тысяч* оленей. Жили все вместе, вместе и следили за оленями, охраняли их по очереди, не считаясь с тем, у кого сколько оленей. На питание резали обыкновенно оленей богатых. За это мы считали их добрыми «благодетелями» и не соображали того, что они без нас со своими оленями не справились бы, без нас им пришлось бы нанимать работников, кормить их и платить жалованье. А попробуй, придерись к такому кулаку! — «Мы, — говорит, — живем так, как нас учит советская власть — коммуной. У нас все общее»... Да и сами бедняки, которые с малых лет привыкли считать кулаков благодетелями и пасти их скот «заодно» со своим, долго не могли понять: как же можно жить иначе? Но это еще ничего, это — вполне понятное дело. Смешно вспомнить другое — до самого последнего времени у нас сохранился свой... король! Кроме шуток, был такой. История этого дела такова:

чуть ли не при Екатерине торговцы привезли сюда медную корону, надели ее на голову самого богатого оленевода и провозгласили его королем. С тех пор этот медный колпак, как величайшая святыня, переходил по наследству от отца к сыну; с тех пор завелся король на корякской земле. Правда, этот «король» не имел никакой экономической и политической власти кроме той, которую имел и без короны, как крупнейший кулак. Тем не менее, короля почитали, и корону он носил не снимая. Года два тому назад мы сняли эту корону в буквальном смысле слова с головы последнего короля — древнего старика. Вот было крику! Старику очень не хотелось расставаться с короной. «Мне, — говорит, — осталось жить немного, я уже старик. Дайте доносить до смерти» . . .

Мы сидели, неспособные проронить ни одного слова. Подумать только: в 1934 году, на семнадцатом году советской власти, на советской земле — король! Что можно придумать удивительней? А комсомолец, увлекаясь и от этого еще больше путая русские слова с корякскими, продолжал свой рассказ:

— Коряки всего несколько лет тому назад поняли, куда ведет нас партия и советская власть. Коммунисты с Большой земли открыли нам глаза. Мы поняли, что идем к хорошей, культурной жизни. И мы — особенно молодежь — стали учиться, хотим скорее построить в нашем заброшенном краю хорошую советскую жизнь. Много корякской молодежи уехало на материк. Но мы знаем, что она вернется сюда, на Север, получив знания — приедет помогать нам. . .

Комсомолец кончил. Мы наградили его дружными аплодисментами.

После беседы молодежь начала танцовать свой национальный танец. Здесь танцуют не так как в Охотске. В национальном танце коряков нарушены все привычные нам традиции танца. В любом танце движутся ноги — все остальные части тела так или иначе помогают им. В корякском танце наоборот — движется корпус, руки, а ноги все время остаются неподвижными. Танцующие в такт музыке делают резкие движения корпусом, изгибаются так, что туловище становится параллельно полу, но ноги не двигаются с места . . .

В заключение нам показали пьесу, написанную местными комсомольцами. И пьеска бесхитростная, и содержание ее от-

кровенно агитационное, и играли ребята неважно: ведь никто из них никогда не был в настоящем театре, — но как приятно было ее смотреть! В этом маленьком факте, как в зеркале, отражалось новое, что только при советской власти узнал корякский народ — стремление к культуре, к грамотности, стремление к жизни, достойной свободного человека.

26 марта

Пурга на несколько дней задержала нас в культбазе. Вылететь удалось только сегодня.

Поднялись поздно, до захода солнца оставалось всего пять с половиной часов. Но мы и не особо торопились: по нашему расчету до Анадыря всего четыре—четыре с половиной часа полета.

Мы взяли курс по реке Пенжино с тем, чтобы, миновав реку Майн, выйти на Красное озеро, а затем по реке Анадырь прямехонько к цели. Но уже в первом часу полета убедились, что нам не придется воспользоваться столь заманчивым маршрутом. Между реками Пенжино и Майн — небольшой перевал. Мы рассчитывали, что его будет легко перелететь, но нам помешал начавшийся снегопад. Мы решили было пробиться через него, но из этой затеи ничего не вышло: видимость резко ухудшилась, самолеты стало резко бросать. Пришлось облетать горы. В ущельях нас поджидал такой встречный ветер, что наши самолеты почти стояли на месте, расходуя всю свою энергию на борьбу с ветром. Самым лучшим выходом из создавшегося положения было вернуться. Вернуться можно, но что будешь делать дальше? Ведь в культбазе нет ни килограмма горючего... Остался единственный выход — вперед во что бы то ни стало!

Пересекли реку Майн. Снегопад не уменьшается. Пришлось изменить маршрут и выйти на реку Анадырь у села Марково. Этот участок реки особенно богат изгибами. Из-за них пришлось отклониться от курса, уйти далеко на север. И тогда родилось беспокойство: после вылета прошло уже пять часов, до наступления темноты остались считанные минуты, а нам еще лететь около двухсот километров. С какой радостью я бы сел тогда — будь внизу хоть мало-мальски подходящая площадка! Но площадки не было, и приходилось лететь, несмотря на быстро надвигающийся вечер.

Приказываю Иванову еще раз связаться с Анадырем и запросить погоду. Анадырь ответил немедленно:

— Погода хорошая, ясно. Ждем.

Радирую им:

— Мы запаздываем. Прилетим ночью. Не жалейте керосина, жгите возможно больше костров...

— Хорошо, будет сделано.

Солнце давно село. Снегопад кончился. Мы шли на высоте тысяча двести метров на полном газу, и скорость полета доходила до двухсот километров в час. Линдель шел все время справа, и я с трудом в надвигающейся тьме различал мутный профиль его самолета. Хотел ему сообщить по радио содержание разговора с Анадырем и свое решение, но у него, к несчастью, отказала рация.

— Не было печали! — выругался я, не упуская из поля зрения его самолет.

Вдруг Линдель пошел вправо, стал резко снижаться, а через минуту я его потерял из виду. Отказал мотор? Выяснять некогда. Лучше я, заметив по карте место его посадки, буду завтра его разыскивать, чем кто-то будет разыскивать нас обоих.

Сумерки быстро сгущаются, а до Анадыря еще добрая сотня километров. Оттуда спрашивают:

— Где будете садиться? Места посадки подготовлены и в Анадыре и на Рыбкомбинате.

Отвечаю:

— Буду садиться там, где садился в прошлом году. Не жалейте керосина. Жгите больше костров!

До того, как нам расстаться с Линделем, по реке Анадырь попадался кустарник. Теперь он кончился. Берегов не видно. Лечу по компасу. Что, если отклонюсь и, не заметив костров, пролечу мимо? Можно улететь в море. Бензина осталось не более, как на один час полета. Что тогда делать?

Бассейн, чувствуя мою тревогу, пишет записку:

— Не лучше ли нам вернуться и сесть на озеро?

— Это верно, — отвечаю я, — но теперь уже поздно. Темно. Без костров не сесть.

Иванов передает в Анадырь радиограмму:

— «Если услышите звук мотора, сообщите с какой стороны. Мы будем вас беспрерывно слушать. Боимся вас пролететь».

Последний раз взглянул вниз, пытаясь рассмотреть берега. Черно. Судя по времени, под нами должен быть уже Анадырский залив.

Приходилось прибегать к приборам для слепого полета — самолет валится.

«Ну, влипли, — подумал я. — Надо было вылетать раньше».

Но раньше вылететь мы не могли — все утро раскапывали занесенные снегом машины.

Неожиданно впереди мелькнули огни. Сердце замерло от радости, и... огни пропали! Уж не показалось ли? Смотрю вперед, по сторонам, но огней нет. Делаю круг. Самолет накренился. Ага, вот они! Слева под крылом несколько костров. Выравнял самолет, убрал газ и пошел на снижение. О том, как сяду, не думал: было все равно. В сознании лишь одна радостная мысль: нашли Анадырь!

Снизился метров до пятидесяти. На этой высоте решил пройти над площадкой, определить направление ветра, рассчитать посадку. Но определить ничего невозможно. Костры расположены в один ряд. По правилам, нужно садиться вдоль костров, оставляя их под левым крылом. Но это по правилам, которых разжигавшие костры наверняка не знают. Решил попытаться определить направление ветра еще раз. Пролетев над кострами очень низко, заметил, что огонь отклоняется вправо от линии костров. Так и есть! Пришлось садиться не вдоль, а поперек линии костров. Сел хорошо.

Ух, гора с плеч! За себя я теперь спокоен, но что случилось с Линделем?

К самолету бегут люди, указывают, куда рулить. Подрулил к берегу. На горе стоят дома, на высоких столбах висят электрические фонари. Что-то не похоже на Анадырь — электричества там нет. Вылезаю из самолета. Сели мы не в Анадыре, а в Рыбкомбинате!

После короткого митинга я спросил начальника политотдела Рыбкомбината товарища Щетинина:

— Есть ли у вас бензин?

— У нас нет. Бензин для вас приготовлен в Анадыре. Площадку мы здесь приготовили на всякий случай, думали уговорить вас из Анадыря перелететь к нам, показаться рабочим. Не зря готовили — пригодилась!

— Да еще как! Она спасла и нас, и наши самолеты...

А с кем же, все-таки, я разговаривал по радио? Разве не с Анадырем?

— Нет, вы говорили с нами. У нас своя рация. Анадырь вас не слушал.

— Они только послали вам в культбазу утреннюю сводку погоды, — вмешался радист Рыбкомбината, — а мне удалось связаться с вашим радистом, и я все время следил за вами.

Я крепко пожал ему руку и еще раз поблагодарил предусмотрительных работников Рыбкомбината. Где-то глубоко шевельнулось нехорошее чувство к беззаботным анадырцам.

— Значит они не знают о нашем прилете? — спросил я.

— Нет, не знают...

*

Анадырь расположен на другом берегу залива всего в семи километрах от Рыбкомбината. По моему настоянию туда немедленно были посланы нарты за бензином: утром я хотел во что бы то ни стало вылететь на помощь Линделю.

Примерно через час из Анадыря приезжает работник НКВД — товарищ Непомнящий.

— Я, — говорит, — приехал за вами, Михаил Васильевич. Меня послал начальник погранотряда товарищ Ребров.

— Я на вас обижен, — ответил я. — Почему вы нас не встретили? На вас ведь была вся надежда. А теперь передайте товарищу Реброву, что я сильно устал, мне нужно отдохнуть, так как думаю завтра утром вылететь на помощь летчику Линделю. Передайте своим радистам, чтобы они давали позывные. Может им Линдель ответит.

За ужином я узнал, что терпит бедствие не один Линдель. Два дня тому назад из бухты Провидения в Анадырь летели летчик Масленников и штурман-радист Падалка. Они попали в пургу и сделали вынужденную посадку, не долетая километров сорока до Анадыря. К ним высланы нарты. Сегодня они сообщили, что нарты еще не прибыли. Вероятно, прилетят завтра...

27 марта

Утром вылететь на помощь Линделю нам не пришлось, — началась пурга. Нас успокоили тем, что пурга продолжается здесь уже целый месяц. За весь месяц было только полтора

летных дня — полдня, когда летел Масленников, которого она все-таки застигла в пути, и день, когда прилетели мы. Снегу нанесло столько, что в Анадыре, например, пришлось наращивать телеграфные столбы.

К вечеру была получена радостная радиограмма от Линделя:

«Сели благополучно не долетая ста километров до Анадыря. Сидим на реке Анадырь. Вышлите посуду для нагрева воды. Дров не надо — есть кустарник. Причиной посадки явилось сомнение, хватит ли бензина».

На другой день к Линделю послали три нарты. Командовал поездом работник НКВД товарищ Якушкин.

28 марта — 7 апреля

Вот уже несколько дней сидим в Рыбкомбинате в ожидании хорошей погоды. Беснуется пурга. Тяжелые дни, тяжелое ожидание!..

Порой становилось мучительно стыдно от сознания того, что мы, люди умеющие не плохо летать, имеющие в своем распоряжении прекрасную машину, сидим здесь в тепле и бездействии в то время, как наши товарищи-летчики, затерянные в снежных равнинах, голодные, под ударами ледяного ветра, ждут нашей помощи. Но что сделаешь? Пурга, и было бы безрассудством трогаться с места...

Собственно, если строго разбираться, то были основания беспокоиться только за Масленникова и его радиста Падалку. Их положение было поистине трагическим: они не могли точно указать места своей посадки, у них был на исходе запас продовольствия. У Линделя положение несравненно лучше. Он сидит на реке, и посланные отсюда нарты его непременно найдут. К тому же в его распоряжении есть двадцатидневный запас продовольствия, есть палатка и спальные мешки, есть возможность приготовить горячую пищу: он захватил с собой целый мешок мороженых пельменей. Острый на язык Бассейн утверждал, что «Линдель живет, как на даче, прилетит сам. Надо помогать Масленникову». И он был безусловно прав.

Времени у нас много, и, обдумывая план спасения самолета Масленникова, мы детально ознакомились со всем, что было сделано до нас.

Масленников совершил вынужденную посадку 24 марта и сразу же радировал в Анадырь:

«Сели хорошо. Самолет цел. Сами здоровы. Находимся, по нашему исчислению, примерно в сорока километрах от Анадыря, в шести-восьми километрах от берега лимана, входящего в залив Николая, но возможно и несколько ближе. Точно определиться не можем, так как горизонт закрыт облаками. Высылайте нарты. Завтра нас слушайте в четырнадцать часов».

Ему сообщили, что по указанному направлению высланы нарты. На другой день была получена вторая радиограмма:

«Нарты не пришли.

Живем в снежной берлоге, вырытой до самой травы. Продовольствия хватит на четыре дня.

Пытались запустить мотор, но безрезультатно. Повторим попытку в первый летный день.

Вчера Падалка поднимался на сопку и пришел к заключению, что мы находимся не там, где предполагали. Мы далеко от берега, километров шестнадцать-двадцать, а то и больше. Направление от нас 230°, виден конец Золотого хребта, подходящего к Анадырю. Предполагаем, что мы находимся севернее Анадыря вглуби материка. Просим продолжать поиски километрах в сорока-пятидесяти как к востоку, а также немного к западу».

Поиски Масленникова продолжаются без сколько-нибудь заметных результатов уже восемь суток. Из Анадыря по предполагаемому направлению его вынужденной посадки вышло шесть нарт под управлением лучших каюров, хорошо знающих местность. Мне запомнились трое, так как я с ними сталкивался в прошлом году. Первый из них — старый житель Анадыря, переселенец с Украины, товарищ Наливайко. Ему пятьдесят три года, но он бегает за нартой как хороший спортсмен. Второй — осетин Семен Савосев, тоже давнишний житель здешних мест. Он любит своих собак, но всегда утверждает, что «на ишаках все-таки лучше ездить». Тре-

тий — бывший шаман — пятидесятилетний чукча Тырке. «Теперь, — говорит он, — люди поумнели, обманом не проживешь, надо работать». Не знаю, каким он был шаманом, но каюр из него получился очень хороший.

Отрадно было слышать, что местные жители по своей инициативе принимали активное участие в розысках пропавшего самолета. К высланным из Анадыря шести собачьим упряжкам присоединились по пути пять оленьих нарт с чукчами. Чукча Телепин из колхоза «Полярная звезда» приехал в Анадырь и обратился к начальнику погранотряда товарищу Реброву с просьбой разрешить ему участвовать в розысках самолета Масленникова.[1]

Но поиски не ограничились посылкой нарт. В разведку вылетал пилот нашего управления Сергучев. Он привез для нас бензин и из-за пурги застрял в Анадыре. Летал он недолго. Низкая облачность заставляла его возвращаться, ничего не обнаружив.

Масленников и Падалка оказались мужественными людьми. Они духом не падали, но, тем не менее, все время настаивали на том, чтобы розыски проводились возможно активнее. В своей предпоследней радиограмме они писали:

> «Самолета Сергучева не видели. В следующий полет, как увидим или услышим шум мотора — зажжем масло.
>
> Сидим на голодной норме продуктов. Продержимся еще дня четыре, а там можно еще неделю прожить на траве и мху. Однако, все же ищите возможно скорее.
>
> Мы здоровы. От голода не страдаем, но страдаем от холода и сырой одежды.
>
> Привет всем зимовщикам, пусть не беспокоятся».

Трудно было сидеть сложа руки, получая такие телеграммы от товарищей. Но делать было нечего: пурга прочно приковала нас к месту.

---

[1] Замечу кстати, что в Анадыре Ребровых два: один „Ребров старший" (как мы его звали), начальник окротдела НКВД, и второй — „Ребров младший", начальник погранотряда. *М. В.*

От Линделя ничего не было слышно пять суток. На шестые получили неутешительную радиограмму:

> «Нарты пришли. При их помощи взлетели и взяли курс на Анадырь. Попали в пургу и сели у левого берега Анадырского залива, не долетая двадцати пяти километров до Анадыря. Самолет цел, все здоровы. Вышлите нартами горючее, баки для нагрева воды и дров».

— «Вот, — подумал я, — не везет Линделю! Опять уселся...»

Собачьих нарт в Анадыре больше нет. Пришлось послать лошадь, запряженную в сани с широкими полозьями.

На другой день погода улучшилась. Я со своим экипажем полетел на розыски Масленникова. Часть Золотого хребта была закрыта туманом. Также были закрыты и горы, расположенные на север от хребта, откуда я мог бы ориентироваться. Пришлось возвращаться обратно, ничего не обнаружив.

Прежде чем сесть, я решил проверить: привезли ли Линделю бензин в баки? Прилетаю в Анадырский залив, — никакого самолета там нет. Меня это обрадовало: значит, Линдель улетел! Полетел к аэродрому через Нерпичий залив. У левого берега что-то чернеет. Подлетаю ближе — самолет! Около хвоста стоит палатка. Делаю круг. Из палатки вылезают четыре человека. Ничего не понимаю! Если это Линдель, то откуда же у него четвертый человек? Но размышлять некогда. Вижу, люди побежали в сторону от самолета и ложатся на снег, изображая собой посадочное «Т». «Люди авиационные, — подумал я, — место должно быть хорошее, коль сажают».

Сел. Так и есть: самолет Линделя! А вот и он сам. Смеется:

— Ну, и напугал ты меня, Михаил Васильевич! Раскинулись мы на снегу, я лежу и дрожу. Ведь я-то знаю, что ты на Севере всегда прямо на «Т» садишься. Ну, думаю, сядет сейчас, и нам капут...

— Видел, что сами лежите... Что же это вы неправильно адрес указали? Я выслал вам все, как вы просили, в Анадырский залив.

— Разве тут разберешься! Снегопад, не видно ни шута, ну, малость и попутали.

Четвертым человеком оказался товарищ Якушкин. Вчера он добрался на нартах до первой вынужденной посадки Линделя на собаках, доставив ему все необходимое для запуска мотора. Когда мотор заработал, Линдель предложил ему полететь с ним.

— Через тридцать пять минут будем в Анадыре, — пообещал он.

— Вы поезжайте, — сказал Якушкин, обращаясь к каюрам, — а я полечу.

Полетели. И оказалось как раз наоборот: каюры давно приехали, а Якушкина нет. Выходит, что на собаках они приехали скорее, чем он на самолете!

Я слил бензин из запасных баков в самолет Линделя, оставил ему бывших со мной людей, поручил Игнатьеву греть мотор, а сам с Бассейном полетел в Анадырь за горячей водой. Там быстро установили в задней кабине моего самолета большой бак, налили в него семь ведер горячей воды и укутали чехлами. На чехлы сел Бассейн. Через двенадцать минут горячая вода была доставлена к самолету, а через полчаса оба самолета сели на площадке Рыбкомбината.

Звено опять вместе, самолеты исправны, можно продолжать наш перелет. Но разве улетишь, когда экипаж Масленникова еще не найден, люди сидят где-то в снежной берлоге и с нетерпением ждут помощи? Решил не улетать до тех пор, пока не найду товарищей.

Погода все время стояла ужасная. Вылететь на поиски не удавалось, хотя последняя радиограмма Масленникова уже более точно указывала место их вынужденной посадки.

> «О полете Водопьянова знаем, но мы его не видели.
>
> Сидим недалеко от реки. Предполагаем, что это начало реки Волчья. Вчера Падалка еще раз поднимался на сопку. На юго-запад и запад равнина с незначительными холмами. Познакомьтесь с описанием местности, поговорите со старожилами».

Вечером я с Жуковым перечитал все радиограммы, полученные от Масленникова. Взяли карту и по ней попытались определить место посадки. Раз они пишут, что у них с юго-западной стороны долина, то несомненно они сидят в горах

Ушканье, недалеко от реки Волчья. Наметили точку предполагаемой посадки самолета. Карта готова, но вылетать не можем: крепко держит плохая погода.

Так сидели у моря и ждали погоды еще несколько суток — до 3 апреля. Удалось вылететь только на тринадцатый день после посадки Масленникова. Летели и не знали, застанем ли в живых летчика и его товарища: ведь уже девять дней они питаются травой и мхом...

Небо сплошь закрыто облаками. Курс взяли 60°. Вышли на реку Волчья. По ней дошли до гор Ушканье и там, между двумя невысокими горами, увидели самолет. Значит, наш расчет оказался правильным!

Иванов дал в Анадырь короткую радиограмму:

— Самолет обнаружили. Идем на посадку.

Я делаю круг, другой. Людей около самолета не вижу. Неужели? . .

Снизился метров до ста, сделал еще круг. Смотрю: из-под хвоста самолета вылезает человек, за ним другой. Лениво пошли в разные стороны.

«Знаки, наверное, выкладывать будут», подумал я.

Но они отошли метров на двести от самолета и упали на снег. Получились две черные, ничего не говорящие точки.

С какой стороны ветер? как садиться? Но делать нечего — видно, люди уже не в состоянии двигаться. Больше кружиться не стал. Пошел на посадку. Сел хорошо.

К нам подошли два жгучих брюнета. Кто они — узнать невозможно. На каждом наросло копоти не меньше, чем на миллиметр.

Бассейн спрашивает:

— Кто из вас Падалка? Мы ему из Москвы привезли посылку и письма.

— Поесть что-нибудь привезли? — вместо ответа спросили в один голос Падалка и Масленников.

Флегонт достал им мешок с продуктами. Откуда только у них силы взялись! Схватили они этот мешок и моментально исчезли в своей берлоге.

Мы стали отрывать их самолет и греть мотор, а черные медведи (хотя до сих пор было известно, что на Чукотке водятся только белые!) сидели в своей берлоге, уписывая хлеб и мясные консервы. Особенно налегли на хлеб.

— Соскучились мы, — говорят, — по хлебу. Завтра десять дней, как его не видели...

Я заглянул в берлогу. Яма очень глубокая. В ней свободно можно стоять. Пол ровный, обросший густой травой. Им бы надолго хватило этой травы! С правой стороны на примусе в большом бензиновом баке греется вода. Шум примуса заглушил шум нашего самолета, и они его не слышали.

— Вы что это греете воду? Знали, что мы прилетим?

— Нет, — отвечает Падалка, — это на всякий случай. Мы хотели попытаться сами запустить мотор.

Через два с половиной часа мотор запустили. Товарищи крепко жали нам руки, полезли было целоваться, да мы их удержали.

— Что вы, — кричал отмахиваясь Бассейн, — обалдели что ли! Посмотрите на себя — на кого вы похожи?

Первым поднялся Масленников. Бассейн раскачал самолет и, когда машина тронулась с места, сел на ходу.

Через тридцать минут обе машины благополучно прибыли в Анадырь.

*

— Товарищ Водопьянов, вас ждет Анадырь, — торжественно сказал вместо приветствия вошедший в наше обиталище Ребров старший. — Я приехал на двух нартах, одна специально для вас.

Линдель давно «дома», Масленников и Падалка в Анадыре, обида, нанесенная Ребровым, позабыта, — почему не поехать, раз лететь все равно нельзя? Поехал.

На улице нас ждали двое нарт. Предназначенную мне нарту вел известный по всей Чукотке камчадал Николай Косыгин. Говорили, что его упряжка — лучшая в Анадырском округе.

Усаживаюсь поудобнее в узкой нарте, спрашиваю Косыгина:

— Во сколько времени твои рысаки домчат нас до Анадыря?

— За полчаса довезу.

Я заметил время.

Каюр, посвистывая, обошел собак, поправил упряжку, взял в правую руку остол (короткую палку с металлическим на-

конечником), левой взялся за баран (дугу), стронул нарту и крикнул своим псам:

— Ха-ха-ха, подь-подь!

Собаки тронули.

Каюр долго бежал рядом с нартой, левой рукой держась за дугу. Когда собаки разошлись, он искусно стал пяткой на полоз и быстро сел. При малейшем подъеме опять вставал, помогал собакам.

Семь километров мы проехали, как и обещал Косыгин, ровно за полчаса.

После собрания был ужин.

— Кто этот рыжий сидит за столом? — спросил я Сергучева.

— Неужели не узнал? Ведь это же Падалка.

— Отмылся — трудно узнать. С ним получилось так же, как и с челюскинцами. Когда мы их вывозили с льдины, они были все с бородами. На пароходе бороды сбрили, и я из них половину не узнал.

Хмурившееся целый день небо к вечеру не выдержало. На улице опять взвыла пурга. Ехать назад на Рыбкомбинат было опасно, и я решил заночевать в Анадыре.

— Вот и хорошо, — обрадовался Ребров старший. — Завтра посмотришь нашу ярмарку. Только, вот, кончится ли к этому времени пурга. Ух, и надоела она нам!

*

Видно погода вняла мольбам обоих Ребровых. Утром нас разбудило солнце. Я уж подумывал о том, не улететь ли, но сводки из Уэлена и мыса Шмидта не предвещали ничего хорошего. Над вершинами Золотого хребта толпился туман, а это — плохой признак.

Пошли смотреть ярмарку.

Я, знающий шумные, красочные ярмарки центральной России с их лесом оглобель, с огромной толпой народа, был поражен скромностью анадырской «ярмарки». На площади стояли несколько обтянутых шкурами палаток. Около них толпилось меньше сотни людей.

Зашли в одну палатку. На веревках висят торбоза, туфли и кое-какая мелочь. На полках — ситец, лампы, железные чайники.

— У нас все есть, — похвалился Ребров. — Единственно, чего нехватает, — медных чайников. Сколько мы ни просили материк, не присылают. Прислали вот жестяные, а их никто не берет. «Плохие вы хозяева, — говорят чукчи, — нет у вас чайников». Они любят пить чай, а жестяные чайники на кострах быстро прогорают. Это мелочь, а как она портит настроение туземцам!

— Здесь что-то не то, — заметил я. — Разве в нашей стране не найдется чайников? Скорее всего виноваты вы сами. Снабженцы плохо работают.

— Наоборот, Михаил Васильевич, — перебили меня, — наши снабженцы работают на ять! Они нам сюда плуги присылают. Не один раз запрашивали: «как, мол, у вас проходят посевная и уборочная кампании?»

— Это бывает. Вот, например, в прошлом году материк запросил Корякский округ: «Сколько у вас в округе чистокровных лошадей?» У Баранцева от удивления чуть глаза на лоб не вылезли: спокон веков в округе, кроме собак и оленей, никакого скота нет.

— Ну и сообщили бы, — посоветовал Ребров младший, — по одиннадцати чистокровных в каждую нарту запрягаем!

*

Со второй половины дня опять началась пурга. О том, чтоб лететь, и думать бросили. Я в течение трех дней не мог добраться до Рыбкомбината, посмотреть на самолеты.

Ночевал я эти дни у Реброва старшего. Он очень любит авиацию, хорошо помогает летчикам. Прошлый год сколько самолетов пролетало через Анадырь на спасение челюскинцев, и все летчики остались довольны им.

7 апреля

Наконец-то мы дождались летной погоды: Уэлен, Ванкарем и мыс Шмидта прислали хорошие сводки. Значит, вылетаем.

У нас было время для того, чтобы во всех деталях продумать предстоящий перелет. Из многих вариантов мы выбрали труднейший, но самый выгодный в смысле расстояния: решили лететь напрямик через Анадырский хребет, повторить мой прошлогодний «рывок». Это решение было принято

в соответствии с основным правилом северных летчиков — выбирать кратчайший путь, как можно меньше времени проводить в полете. В самом деле, если бы мы избрали наименее опасное направление — на мыс Отто Шмидта кружным путем, по берегу моря, через бухту Провидения и Уэлен, — нам в общей сложности пришлось бы покрыть тысячу двести километров, т. е. пробыть в воздухе восемь часов. За это время погода могла пять раз измениться, и мы рисковали засесть где-нибудь вроде Мельникова. Напрямик же, через Анадырский хребет, до мыса Шмидта всего шестьсот километров, т. е. три с половиной — четыре часа полета. Выгода несомненная, а к трудностям нам не привыкать. Мы в своих машинах и в своих силах уверены — справимся!

Дружески попрощавшись с гостеприимными хозяевами, пошли в воздух.

Полетели по долине. Вправо остался Золотой хребет, а слева — Ушканьи горы. От залива Креста изменили курс — пошли через хребет, с расчетом выйти на Чукотское море между Ванкаремом и мысом Отто Шмидта.

Летели на высоте тысяча пятьсот метров. Хребет закрыт туманом. Изредка кое-где мелькнут горы. Их вершины торчат из тумана, как сахарные головы. Абсолютный штиль! Впереди далеко-далеко виден горизонт. По облакам, перепрыгивая горы, бежит тень самолета.

— Смотри, — обращаюсь я к Бассейну, — какая красота!

— Это верно, — согласился Флегонт, — но мне она не очень нравится.

Бассейн верен себе. У механика всегда свои соображения: «А вдруг остановится мотор? Куда сядешь, когда земли не видно?»

Иванову тоже некогда наслаждаться природой. У него свои дела. Его рация загружена полностью. Каждую минуту Иванов вылавливает из морозного, необычайно чистого воздуха нужные нам слова или отправляет наши запросы различным радиостанциям Чукотки. Благодаря ему, мы во все время полета не чувствовали оторванности от всего коллектива работников Севера и всей нашей страны.

Хорошо так летать!

Иванов во время полета имел непрерывную связь с четырьмя станциями. Бухта Провидения сообщает, что погода хорошая и видимость двадцать пять километров, Уэлен уве-

ряет, что у них тоже ясно и видимость тридцать пять километров. Зовет: «Летите к нам». Мыс Отто Шмидта сообщил было: «Видимость шесть километров...» Но потом, подслушав наш разговор с другими станциями, которые соблазняли нас хорошей погодой, вдруг радирует: «Ошибка, ошибка. Видимость не шесть километров, а десять. Погода резко улучшается».

Только здесь, над снежными полями Чукотки, я понял, насколько прав был товарищ Молотов, приказавший установить радио на мой самолет. Радиосвязь больше чем наполовину облегчила наш полет...

Хребет кончился. Верхушки гор остались позади. Под нами белая равнина облаков. Судя по времени, мы должны лететь уже над берегом Чукотского моря. На этот раз, наученный горьким опытом, Линдель идет совсем рядом.

Не желая залетать в море, я понадеялся на то, что в этом месте берег Чукотского моря пологий, и решил пробивать облака. Все-таки приятнее лететь, когда видишь землю! Убрал газ, стал планировать. Самолет вошел в облака. Солнце скрылось, земли не видно. Лечу по приборам и особенно внимательно слежу за высотомером. Высота быстро уменьшается. Высотомер показывает всего пятьсот метров, а земли еще не видно. Триста метров — земли нет. Стало закрадываться беспокойство: а вдруг туман до земли, и я не замечу, как врежусь в нее? Неожиданно на какую-то долю секунды показалась земля и опять скрылась. Двести пятьдесят метров — туман. И только на высоте двести метров я ясно увидел берег моря.

Вышли хорошо. Справа виден Ванкарем — маленький домик фактории и несколько яранг.

Как приятно видеть знакомые места! Сюда, к этим ярангам, мы со льдины привозили челюскинцев. Тут мы узнали о высокой награде правительства...

Повернул по берегу влево. До мыса Отто Шмидта осталось всего сто восемьдесят километров — один час полета.

Взглянул направо — Линдель не отстает.

Через пятьдесят минут впереди показались какие-то дома и строения. Неужели мыс Отто Шмидта? Как он изменился с прошлого года!

Внизу много людей. Они знают, что мы везем им много писем, газет и материалов VII Съезда Советов...

Здесь есть свои самолеты, поэтому аэродром хороший. Сесть не представляло никакого труда.

Мой самолет еще не остановился, когда его облепили люди. Я не ошибся! Здесь нас встречали не приветствием, а вопросом:

— Привезли письма?

Десятки рук ухватились за почтовую сумку, десятки голосов называют свои фамилии. Пришлось письма раздать здесь же, у самолета. Сколько радости! Кто получил два-три письма, кто пять писем, а один даже девять. Но кое-кто молча отходил в сторону, не получив ни одного письма. Неужели близкие забыли о них?..

*

Здесь, на мысе Отто Шмидта я встретился с безмолвным свидетелем челюскинской эпопеи — со своей старенькой машиной — «Н-1090», на которой я прилетел в ледовый лагерь. Она славно поработала за этот год!

На аэродроме, у потрепанного самолета, когда-то бывшего моим, я с интересом прослушал рассказ бортмеханика Бассейна.

РАССКАЗ БОРТМЕХАНИКА БАССЕЙНА

— Ты знаешь, Миша, — начал он, — что больше года тому назад, когда в Москве была получена первая радиограмма о трагической гибели парохода «Челюскин», я работал на заводе, руководил переоборудованием этой машины. Она предназначалась для твоего нового скоростного перелета Москва—Камчатка—Москва. Ты в то время улетел в Батайск.

Скоро стало известно, что летчик Фарих, вместе с другими летчиками, по заданию правительства выезжает во Владивосток, чтобы там получить самолет и принять участие в экспедиции по спасению людей раздавленного льдами «Челюскина».

В то время в Москве, — да не только в Москве, а и во всей нашей стране, — не было ни одного летчика, ни одного бортмеханика, который бы не мечтал пойти в эту экспе-

дицию. Мне Фарих предложил стать его бортмехаником, и я не задумываясь принял его предложение.

Ну, злоключения наши ты знаешь — уже на пароходе «Смоленск», по предложению правительственной комиссии, Каманин выделил нам с Фарихом самолет «П-5» из своего звена. Полететь же нам на нем так и не удалось — в Олюторке на старте Фарих отказался лететь по маршруту, предложенному Каманиным, и тот отобрал у него самолет...

В то время когда ты с другими летчиками спасал челюскинцев и перебрасывал их с Ванкарема в Уэлен, мы с Фарихом скучали на пароходе «Смоленск». Пароход добрался до бухты Эмма в тот день, когда здесь ждали твоего прилета. Мы уже имели задание правительства: принять от тебя самолет и вылететь на остров Врангеля, сменить радиста. Заданию этому придавалось большое значение, так как зимовавший на Врангеле радист не сумел обеспечить бесперебойную радиосвязь с материком. Меня в эти дни, скажу по совести, не столько волновала сложность предстоящего полета, сколько предстоящая встреча с тобой. Я не знал, как ты отнесешься к моей «измене»...

18 мая «Смоленск» осторожно вошел в бухту Эмма. Погода скверная — низкая облачность, сопки закрыты туманом, в море плохая видимость.

Мы с Фарихом первыми покидаем борт парохода и по льду направляемся на берег. Отошли, примерно, километр. Вдруг — слышим шум летящего самолета. По звуку мотора я узнал свою машину. Вот она вынырнула из тумана над самыми нашими головами. Теперь уже ясно вижу номер — 1090. Самолет мой! Не помня себя от радости, прыгаю, бросаю шапку вверх, стараюсь дать понять тебе, что это я. Фарих также машет руками, показывает свою бороду, по которой его действительно можно узнать даже с высоты двести метров...

Выслушав радиограмму правительства, ты без лишних разговоров передал нам с Фарихом свой самолет и сказал:

— Береги машину, Флегонт. Следи за ее поведением, подмечай недостатки в системе и нашем переоборудовании. Не упускай ни одной мелочи. Не надейся на память, записывай все...

И мы расстались. Ты, вместе с челюскинцами и героями-летчиками, погрузился на пароход, а мы с Фарихом

на твоей машине, приняв на борт вывезенного тобой сольдины радиста-челюскинца Иванова, вылетели на остров Врангеля.

20 мая мы были уже здесь, на мысе Северном. Там мы заправились, приняли на борт председателя правительственной тройки по спасению челюскинцев товарища Петрова и, прикинув «на глазок» погоду, снова пошли в воздух, рассчитывая через несколько часов быть у цели.

Мы взлетели при хорошей погоде, но уже через двадцать минут полета картина начала довольно резко меняться. Видимость стала быстро ухудшаться, под нами появились большие разводья, а над водой сгущался туман. Еще минут через пятнадцать мы вынуждены были набрать восемьсот метров высоты и итти над сплошным туманом. Изредка через окна поблескивала вода...

Судя по времени, мы должны были находиться где-то в районе острова Врангеля, но внизу нет ничего похожего на остров. Мы начинаем волноваться. Я пишу записку Фариху: «Если не видишь земли — возвращайся обратно». Он прочел, минуты две молчал, а потом показал рукой вперед. Я и Петров одновременно заметили выступающие из тумана сопки. Земля!

Сознание того, что мы летим не над морем, а над землей, хотя бы она и закрыта туманом, — нас успокоило. Но от этого положение наше не улучшилось. В продолжение сорокапятидесяти минут мы кружимся над островом, выискивая какое-либо окно для того, чтобы через него рассмотреть землю и попытаться сесть. Наконец окно обнаружено, и Фарих неожиданно переводит машину в пикирующее положение. Я понял, что он пикирует, потому что Петров сел на меня. Машина шла почти вертикально до тех пор, пока мы не пробили облачности и не увидели земли. Высоты осталось всего двадцать-двадцать пять метров, а садиться некуда, с трех сторон нас окружают горы. — «Вот попали в ловушку!» — подумал я.

Между гор, в радиусе пять километров, Фарих стал делать круги, подыскивая, где бы сесть. Выбрав более или менее подходящее место на береговом припае, он делает неудачную посадку, подломав лонжерон фюзеляжа у места крепления шасси. Машина остановилась, упираясь в лед концом правого крыла.

Я первым выскочил из машины, подбежал к поломанному лонжерону и говорю Фариху:

— Приехали!..

Следом за мной вылезает он. Спрашивает:

— Серьезно?

Отвечаю:

— Капитальный ремонт.

Вылезает Петров. Иванова нет. Оказывается, он спал и не переживал нашего полета, наших треволнений. Мы его еле растрясли!

Предлагаю Фариху выбраться отсюда на остров. Это сделать не легко. Крыло самолета бессильно мотается. Надо как-то выходить из положения. Я посадил Петрова на конец другого крыла, Иванов взялся снизу за дужку, а сам, шагая впереди машины, стал указывать дорогу. Опыт удался — Фарих осторожно выруливает на берег.

Тут же начинаем совещание.

Спрашиваю Фариха:

— Где мы находимся?

Он отвечает:

— На сорок — пятьдесят километров левее нашей цели — бухты Роджерса, где расположились зимовщики.

Я предложил ремонтировать машину на месте и продолжать полет. Фарих настаивал на том, что нужно, бросив машину, итти к зимовщикам, а потом организовать ее переброску в бухту Роджерса. В конце концов победило мое предложение. Фарих с ним согласился и сказал:

— Я к вашим услугам...

Я еще не сообразил, как буду ремонтировать самолет, но чувствовал, что могу это сделать. Так или иначе — мотор выключаем и, подкрепившись, принимаемся за дело. Я разрезал фанеру фюзеляжа, подробно осмотрел поломку и пришел к выводу, что положение почти безнадежное: ведь у нас нет ни куска дерева, ни куска железа, которыми можно было бы срастить сломанный лонжерон. Но, чувствуя, что мне верят товарищи, не падаю духом, начинаю действовать. Снимаю бензиновый бак, снимаю с него предохранительные планки и железные ленты, которыми он крепился. Мало... С болью в сердце снимаю приспособление для подогрева кабин. Опять мало! Можно разбить ящики с консервами, предназначенными для зимовщиков.

Теперь нужно как-то подвесить самолет, чтобы освободить шасси. Он весит двести пудов, а нас всего четверо. Кроме того, у нас нет даже простых козелков, которые мы могли бы подставить под крылья.

Пришлось изобретать...

Чтобы не показать своего замешательства, распределяю работу.

Пока товарищи у самолета, выполняя мое задание, разбивали консервные ящики и вынимали из досок гвозди, — я сходил к морю. У меня была надежда, что к берегу прибило несколько льдин и их, расколов на куски, можно притащить к машине. На мое несчастье, у берега льда не оказалось. Ни с чем возвратился обратно.

Подготовка материала заняла часа три, а там уже начало смеркаться. Разожгли обе имевшиеся у нас паяльные лампы и примус, вскипятили чай, разогрели консервы, поели и расположились на ночевку. У Петрова и Иванова есть меховые спальные мешки, а у нас с Фарихом ватные. Ничего — мороз всего восемь градусов, не замерзнем!

Утром я проснулся раньше всех. Меня мучила мысль: как подвесить машину? Еще ничего не решив, вылез из кабины и увидел, что за ночь выпал небольшой снег. Тут вспомнилось детство. Все мы в детстве строили снежных баб. Почему бы не воспользоваться ими для подвески самолета? Ведь снежные глыбы можно подкатить под нижние крылья самолета, а когда снег от мороза затвердеет — подкопать самолет, и он повиснет.

Бужу экипаж и вношу предложение: катать комья из снега. В первый момент это предложение было встречено скептически, но скоро для всех стало очевидно, что иного выхода нет, и все четверо принялись катать снежные комья. К полдню нам удалось набить достаточное количество снега под одно крыло, а к вечеру операция была закончена полностью. Восемнадцать часов мы работали без перерыва. Как сейчас помню уважаемого Гавриила Герасимовича Петрова, как он в очках, с орденами, почти ползая по земле, подкатывал снежные комья к самолету...

С первого же нашего завтрака на месте вынужденной посадки по старой памяти я был выбран завхозом. И надо сказать, что я был очень благодарен тебе и твоему бортмеханику Александрову. Печенье и шоколад, которые достались

нам из вашего неприкосновенного запаса, были насквозь пропитаны бензином. Это, правда, помогло мне экономно расходовать продукты, но после первого же завтрака Фарих рекомендовал нам не курить.

— Иначе, — говорил он, — может вспыхнуть бензин, которого мы наглотались вместе с печеньем...

Окончив «снежную операцию», мы подкрепились «бензиновым печеньем» и спокойно провели ночь. К утру ударил мороз градусов на двадцать, блестяще подтвердивший мои расчеты. Теперь наш самолет прочно опирался крыльями на смерзшиеся снежные глыбы. Мы принялись ножами подрывать лыжи, чтобы вывесить самолет. Эта операция была не из легких, и она заняла что-то около восьми часов. Зато — полная победа: машина села на крылья, освобожденное шасси повисло в воздухе.

★

Гавриил Герасимович Петров зарекомендовал себя опытным деревообделочником, взявшись сращивать лонжерон: он складывал вместе три доски от консервных ящиков и скреплял их шурупами.

К концу четвертого дня лонжерон был готов. Я посадил башмак на место, но гребенки не подходили под башмак. Тут моя бригада, до последней минуты верившая мне, начала сомневаться в благополучном исходе ремонта, я же решил подрыть снег под правым крылом, что-то подложить под ось и, когда машина ляжет на нее всей тяжестью, подвести амортизационную стойку под башмак. Но дело опять затормозилось: под ось подложить нечего. Здесь нас выручила наблюдательность Фариха. Он поднимался с биноклем на ближайшую сопку и во время этой разведки обнаружил большие камни. Значит, подложить есть что. Но как доставить эти камни к самолету? Я снял нижний капот мотора и привязал к нему веревки. Получилось нечто похожее на салазки. С ними все мы направились за камнями. Набрали камней, лямки через плечо и — обратно. По снегу тащить легко, а по гальке труднее. Из-за этой проклятой гальки наше путешествие продолжалось часа четыре, каждые сто-двести метров приходилось делать передышку.

Наконец камни доставлены и уложены у самолета. Мы принялись убирать снег из-под крыла. Это оказалось слож-

нее, чем я предполагал. Снег смерзся настолько, что его пришлось долбить ножами. Адская работа! К тому же вскоре у одного ножа сломалась ручка, и заканчивать работу пришлось одним ножом — по очереди. Все же мы своего добились — машина стала давать осадку. По мере того, как нагрузка ложилась на ось, башмак становился на свое место. Обрадованные, мы вышибли снег из-под второго крыла, и машина всей тяжестью села на шасси. Настала решающая минута испытания качества проведенного ремонта. Я с опаской начал раскачивать машину за крыло. Лонжерон с честью выдержал испытание, и мы, поздравляя друг друга, решили на радостях наесться вдоволь в первый раз за все время вынужденной посадки. Моя бригада уже давно выражала неудовольствие моей скупостью. Но я был непреклонен. У нас был с собой запас продовольствия всего на одиннадцать дней. Когда мы полетим, — никто сказать не мог. Не была исключена возможность путешествия пешком. Поэтому я экономил продукты. Но сейчас, когда ремонт уже окончен и все треволнения позади, пришлось расщедриться...

На следующий день начали греть воду на паяльных лампах в баке из-под бензина. Поставил на мотор наши подогреватели. В течение всего ремонта меня не покидала мысль: запустим ли мы мотор? Амортизатора у нас нет, сжатого воздуха тоже нет, а четыре человека после четырех дней тяжелой работы и довольно скудного питания — силы небольшие. Но мотор у нас скоро заработал. Это случилось благодаря тому, что на нем час с лишним горели подогреватели и в радиатор мы заливали не теплую воду, а кипяток.

Запустив мотор, мы с Фарихом выбрали место для взлета. Соединенными усилиями таскаем снег, делаем дорожку для взлета. Весна уже вступила в свои права, а наш самолет — на лыжах.

В последний момент перед взлетом — последнее огорчение: лыжи примерзли к снегу, и самолет не может сдвинуться с места. Тогда я решаюсь проделать такой эксперимент: вылезаю из самолета, раскачиваю его за хвост, машина трогается. Фарих, не останавливаясь, делает оборот и на малом газу рулит мне навстречу. Петров держит крышку лимузина. На-ходу я взобрался на крыло, моя нога еще торчит в воздухе, Фарих дает полный газ.

Еще утром перед взлетом я сказал Фариху:

— Качество ремонта ты видишь сам. Нужно изумительно хорошо сесть, чтобы остаться живым. Перед посадкой обязательно выключи мотор, чтобы в случае капота не загорелся самолет...

Летим на высоте сто метров. По берегу видимость хорошая. Скорость сто пятьдесят километров. Вдали показался мыс Роджерса.

Шум мотора услышали, и из домиков высыпало все население зимовки. Что тут творилось!.. От радости люди как сумасшедшие носились по снегу. Впрочем, впоследствии оказалось, что некоторые бегали не от радости, а от растерянности, не зная, куда посадить машину. Мы прилетели неожиданно, они не приготовили аэродрома, а лед, который с высоты казался нам подходящим для посадки, оказался молодым и не мог выдержать не только самолета, но даже человека. Демидов, как авиационный человек, страшно волновался, увидев, что Фарих намерен садиться на этот лед, а сам еще не решил, куда нас посадить. Наконец ему удалось найти подходящее место и выложить знаки. Мы делаем последний круг, выключаем мотор и садимся... Все вышло как по-писаному: лонжерон не выдержал, и машина села, упираясь крылом в лед. Но это не страшно. Теперь в нашем распоряжении имеются и люди, и материал, и инструмент, а главное — мы прибыли на мыс Роджерса и выполнили правительственное задание.

Через час связь с материком была восстановлена, и зимовщики острова Врангеля впервые за два года получили возможность послать на материк радиограммы своим родным и знакомым...

Зимовщики с радостью помогали нам, чем могли. С их помощью твоя машина на этот раз была отремонтирована основательно, и в начале июня мы с Фарихом вернулись на мыс Отто Шмидта.

Первое время пришлось сидеть без дела. Снег растаял, поплавков у нас нет, а на колесах на Чукотке никто никогда не летал, и это считалось делом немыслимым. Мы сидели и скучали, а летать было необходимо, так как открылась навигация. В ста восьмидесяти километрах от мыса Отто Шмидта — у мыса Биллингса в ледяном плену находились три парохода. Два из них зимовали здесь уже второй год. По мере того как менялась ледовая картина, пароходы почти

ежедневно запрашивали по радио о возможности ледовой разведки.

Нет такого безвыходного положения, из которого большевики не нашли бы выхода! И мы стали его искать. Прежде всего мы решили опрокинуть установившееся мнение, что здесь нельзя летать на колесах. Для этого нужно было найти подходящий аэродром. И мы нашли его. Правда, он обладал существенным недостатком — был густо покрыт камнями. Этих камней на площадке было такое множество, что при наших скудных силах с уборкой их мы провозились бы не меньше месяца. Мы уже совсем было повесили носы, когда Фарих сделал случайное открытие, которое сослужило нам хорошую службу: камни оказались мягкими и легко крошились. На подготовку аэродрома было мобилизовано все население. Мы два дня ходили по площадке с молотками и кувалдами, дробили камни.

8 июня сделали первый пробный взлет на колесах. Опыт прошел блестяще, и, окрыленные успехом, в этот же день мы произвели первую ледовую разведку. Нам удалось обнаружить зимующие пароходы, по пути — ознакомиться с ледовой обстановкой и сообщить ее по радио пароходам. После этого двенадцать дней подряд мы каждый день вылетали на мыс Биллингса, непрерывно информируя капитанов зимующих пароходов о движении льдов. Их положение было сложное, и нам приходилось быть очень осторожными. Дело в том, что на всех зимующих пароходах был всего трехдневный запас угля. Пополнить свои запасы они могли только вырвавшись из ледяного плена — в Ванкареме. Это — двое суток пути. Судно же без угля — все равно, что самолет без бензина. Капитаны экономили уголь, и мы договорились по радио, что они поднимут пары только после того, как Фарих сообщит о том, что лед разошелся и путь открыт. Двенадцать ледовых разведок не дали ничего нового, и только после тринадцатой Фарих сообщил радостную весть: взорвав кромку льда, пароходы смогут выйти в Ванкарем. На следующее утро суда задымили и двинулись на восток. Это была наша новая победа.

Во время ледовых разведок мы частенько возвращались обратно не морем, а берегом Чукотки и обнаружили не мало подходящих мест для посадки самолета на колесах, причем мест таких, которые по качеству не уступают лучшим аэро-

дромам на материке. С целью изучения этих аэродромов за три месяца работы на Чукотке нам удалось совершить семьдесят семь посадок в разных местах побережья. Это дает нам возможность с полной ответственностью заявить, что *на Чукотке господствующее положение принадлежит сухопутной машине*. Гидросамолет в этих местах может работать в лучшем случае во время навигации — три-четыре месяца в году. Да и в это время нередко значительная часть бухт забивается льдами, а лагуны мелеют.

Словом, Миша, на твоей машине мы проработали здесь все лето 1934 года. За это время мы помогли пройти судам колымской экспедиции, пароходам «Смоленск» и «Шмидт», оказали содействие ледорезу «Литке» и краснознаменному ледоколу «Красин». Несколько раз приходилось на этой сухопутной машине уходить на сто двадцать и более километров в открытое море. Всего же за лето мы налетали на твоей машине сто семь часов. Судя по паспорту, до нас ты налетал на ней сто пятнадцать часов. Таким образом ее мотор отработал без перечистки более двухсот часов. Как же после этого не верить в наш советский мотор «М-17»? — закончил свой рассказ Бассейн.

★

Мы долго еще стояли на аэродроме у старенькой, потрепанной машины...

«Вот он — рядовой советский самолет, — думал я. — Весь он, до самого последнего винтика, сделан из наших материалов, руками наших рабочих, на наших заводах. Как далеко шагнула вперед наша родина, для которой сейчас даже эта простая в обращении, исключительно выносливая и устойчивая в воздухе машина стала вчерашним днем, пройденным этапом. Сейчас мы уже научились конструировать и строить самолеты во много раз лучше этой прекрасной машины. Да что самолеты! Кажется, нет в мире такой машины, которую мы не смогли бы теперь, в случае надобности, изготовить на своих заводах...»

★

На мысе Отто Шмидта мы пробыли двое суток. Мне пришлось второй раз наблюдать, как здесь, на Крайнем Севере, живут люди.

...Схватили они этот мешок и мгновенно исчезли в берлоге... Я заглянул в нее. Яма очень глубокая. В ней свободно можно стоять. Пол ровный, обросший густой травой. Им надолго хватило бы этой травы...

(*К стр. 257.*)

Архангельская Областная БИБЛИОТЕКА им. Н. А. Добролюбова

...Экипаж моего самолета был давно укомплектован слетавшимися и хорошо знающими друг друга людьми. Я знал, что бортмехаником моего самолета пойдет мой старый летный спутник Ф. И. Бассейн, а радистом—челюскинец Иванов...

(На снимке — слева направо: Бассейн, Водопьянов, Иванов.)

(*К стр. 284.*)

Впервые зимовка на мысе была организована в 1933 году. До тех пор здесь было только маленькое чукотское селение, насчитывавшее четыре-пять яранг.

Начальником первой зимовки был назначен большевик Гавриил Герасимович Петров, сейчас известный всему миру как непосредственный организатор спасения челюскинцев.

Трудно было товарищу Петрову организовать первую зимовку! Ведь здесь в то время был голый каменистый берег и больше ничего. Правда, зимовщики привезли с собой строительные материалы, но до тех пор, пока построились, жить приходилось кое-как — в палатках, ящиках, а то и прямо под открытым небом.

Товарищу Петрову удалось еще на материке сколотить дружный, дисциплинированный, преданный своему делу коллектив. И это сразу же сказалось на практической работе. Среди зимовщиков не было ни плотников, ни строителей, но тем не менее они в короткое время самостоятельно построили несколько жилых домов, склад, здание радиостанции. Зажили хорошо.

Не повезло только с доктором: уже на месте выяснилось, что врач по специальности... гинеколог! Среди зимовщиков женщин не было, туземки к нему ходить стеснялись, а мужчин он сам не принимал, заявляя:

— Ничем помочь не могу, специальность у меня другая...

За всю зимовку ему представился только один случай показать свое искусство — должна была родить женщина из колымской экспедиции. Но и тут я ему помешал! Роженицу вместе с ее мужем я увез на самолете в бухту Провидения.

Теперь я убедился, что с врачами зимовщикам с мыса Шмидта определенно не везло. Незадолго до нашего прилета на острове Врангеля умер врач.[1] Там люди болели страшной болезнью Севера — цынгой. Мы привезли для них противоцынготные средства. Было необходимо срочно перебросить на остров хотя бы на несколько дней врача и привезенные нами лекарства.

Ясно, что я обратился за помощью к врачу, зимующему на мысе Шмидта.

---

1 Речь идет о смерти товарища Вульфсона, убитого сообщниками известного по процессу 1936 года б. начальника острова Врангеля Семенчука. Тогда мы еще не знали об этом и верили, что врач умер. *М. В.*

— Давайте завтра слетаем на остров Врангеля, — сказал я ему. — Вы посмотрите больных, научите их обращаться с медикаментами и со мной же вернетесь на мыс.

— Нет, — отвечает он, — ни за что не полечу.

— Но ведь нужно помочь людям?

— Все равно не полечу.

— Вы что, боитесь летать?

— Нет, просто не полечу.

— Причину-то вы можете объяснить? — спросил я не особенно любезно.

— Вы мне привезли письмо, в котором из дома сообщают о большом горе: у меня на материке умерла мать.

— Конечно, смерть матери большое несчастье. Я вам сочувствую. Но тем не менее это неуважительная причина для отказа. Если вы не полетите со мной, от этого она все равно не воскреснет.

— Все это так, но я лететь категорически отказываюсь.

Упорство этого человека было поистине изумительно, и, сраженный им, я умолк. Через минуту, собравшись с мыслями, не теряя надежды уговорить его, я задал вопрос:

— Вы жалеете о смерти вашей матери?

— Еще бы!

— А если бы ее кто-нибудь спас от смерти, вы бы ему спасибо сказали?

— Само собой разумеется... Но я не пойму, к чему этот странный вопрос?

— Сейчас поймете, — ответил я. — Вот вам тяжело, вы страдаете, у вас умерла старушка-мать. Но ведь дети после нее остались взрослые, такие, как вы. Они самостоятельно проживут. А вы не хотите помочь другим, молодым еще людям, у которых есть маленькие дети. Они больше вас страдать будут...

Это был мой последний козырь, и он был бит упорством этого, с позволения сказать, врача. Пришлось просить помощи с Уэлена. Там народ оказался отзывчивей. У них был свой самолет, на котором они прилетели к нам на мыс Шмидта, забрали медикаменты. На другой день медикаменты и врач были на острове Врангеля...

Этот позорный случай поразил меня и надолго врезался в память. Как мог этот человек из-за своего горя отказать в помощи людям, в тяжелых условиях полярной зимовки

самоотверженно выполняющим свой долг; людям, о которых он безусловно слышал, если и не знал лично. Как можно так поступать? Я не мог понять: как можно отказать в помощи хотя бы четырнадцатилетнему мужественному мальчику-эскимосу, который находился в числе зимовщиков острова Врангеля? Об этом мальчике здесь, на мысе Отто Шмидта, мне рассказывали следующее:

«Не так давно он поехал на собаках из бухты Роджерса на противоположный берег острова. Погода ясная, тихая, собаки хорошие. Едет он и распевает песни на своем родном языке. Путь далекий, песни кончились. Стало скучно. Тогда он занялся стрельбой в цель. Дострелялся до того, что у него в винчестере осталось всего три патрона.

Часть собак в его упряжке была из числа так называемых «медвежатников», — с ними обычно ходят на охоту за медведями, а ездят на них редко. Неожиданно собаки рванули вперед, да так, что мальчик упал с нарт. Оказывается, они почуяли медведя. Когда мальчик пришел в себя, было уже поздно: его собаки рвали медведицу с двумя медвежатами. Зная, что в это время года медведи голодные и злые, мальчик растерялся и бросился бежать. Заметив его, медведица бросилась вдогонку. Мальчик понял, что он останется жив только в том случае, если застрелит разъяренного зверя. Выстрелил не целясь. Неудачно. Только подранил и тем еще больше разъярил медведицу. Она с грозным ревом наступала на растерявшегося ребенка. Вне себя от страха он выстрелил еще два раза и — промахнулся. Винчестер пуст, теперь он бесполезен. Мальчик надвинул на голову свою меховую кухлянку и повалился в снег. Медведица завыла, схватила за кухлянку. К счастью, голова не попадала ей в лапы. В это время собаки начали грызть медвежат. Услышав визг детенышей, медведица оставила мальчика и бросилась им на выручку. Воспользовавшись этим, мальчик, не вылезая из-под кухлянки, перезарядил свой винчестер, удачно выстрелил и нанес ей смертельную рану. Медведица повалилась как подкошенная.

Дальше он не поехал, а вернулся обратно, в бухту Роджерса. Все, что было у него дома, все, что принадлежало ему, он роздал друзьям и знакомым. По эскимосскому обычаю — каждый спасшийся от смерти считает себя вновь рожденным, вновь начинает жить, и у него ничего не должно быть».

И вот такой молодой энергичный мальчик заболел цынгой!.. Какое нужно иметь сердце, чтобы отказать ему в помощи?

Я был до глубины души возмущен поведением врача. Мое возмущение сменилось нехорошей жалостью, когда — позднее — я узнал причину его отказа.

По договору, доктор должен был зимовать на мысе Отто Шмидта один год. Ему здесь страшно не понравилось, он жалел, что поехал. Когда зимовщики узнали его настроение, стали над ним подтрунивать. Кто-то сказал ему:

— Вы думаете через год отсюда уехать? Бросьте! Это вам не удастся. Вас продержат здесь минимум два года...

Перед самым полетом кто-то еще подлил масла в огонь.

— Если вы полетите с Водопьяновым, — сказали ему, — считайте себя пропавшим. Он вас оставит на острове Врангеля, а уж оттуда вы скоро не вырветесь!..

Постоянными насмешками и подтруниванием этот слабый духом человек скоро был доведен до отчаяния. Ясно, что таких «работников» нет никакого смысла держать на Севере. С первым же пароходом он был отправлен на материк.

Сейчас зимовка на мысе Отто Шмидта, по сравнению с прошлым годом, здорово выросла. Она понемногу превращается в небольшой городок. И он растет с каждым месяцем, главным образом за счет местных жителей-чукчей, которые стали охотно оседать вокруг зимовки.

Кроме собственной радиостанции, поддерживающей непрерывную связь с Большой землей и проходящими судами, зимовщики располагают аэродромом с несколькими самолетами и ангаром. Для детей местного населения открыта и работает русско-чукотская школа. Широкий размах работ привел к тому, что товарищ Петров предложил зимовать не один, а два года. Это предложение особенно важно для учителей.

Людей этой профессии по сути дела нет никакого смысла посылать на зимовку на один год. За этот срок учитель едва успевает приспособиться к детям и новой обстановке, мало-мальски научится говорить по-чукотски, но у него не остается времени для того, чтобы как следует приступить к обучению ребят. Теперь, когда принято предложение Петрова, другое дело. Теперь, приезжая на два года, первый год учитель учится сам, а второй — учит детей.

10 апреля — 22 мая

Прилет на мыс Отто Шмидта означал благополучное завершение первой половины нашего пути. Теперь предстоит так же удачно завершить вторую его половину и достичь Хабаровска — полностью выполнить задание партии и правительства.

С такими мыслями мы покинули мыс Отто Шмидта и, сделав прощальный круг над его гостеприимным аэродромом, взяли курс на Уэлен.

Перелет до Уэлена прошел без всяких приключений.

В Уэлене нас встретили как старых знакомых. Чукчи кричали:

— Этти,[1] товарищ Водопьянов!

Здесь я не был год — и здесь большие перемены. Там, где стояли стандартные деревянные яранги (юрты), теперь построен большой дом, в котором разместились зимовщики.

Я передал жителям Уэлена посылку от рабочих завода № 89 и, не задерживаясь долго, полетел дальше.

Не успели пройти и несколько десятков километров, как почувствовали, что нашему «легкому полету» приходит конец. Уже у залива Креста мы попали в сильный снегопад. Вначале пошли бреющим полетом над морем. Нам пришлось, как и при полете в Гижигу, итти гигантскими зигзагами, пока не вышли на пологий берег. Теперь под нами ровная гладь замерзшего моря, покрытого ослепительно-белым снегом. Трудно определить на-глаз, высоко летишь или нет, — не за что зацепиться. Но вот впереди показались черные пятна.

«Уж не кустарник ли? — подумал я. — Здесь его как будто не должно быть...»

Подлетаем ближе — пятна зашевелились. Я понял, что это олени, разбежавшиеся при виде самолета в разные стороны.

Дальше бреющим полетом итти стало невозможным. Снегопад не прекращался. Воздух и земля сливались в одну белую массу. Того и гляди налетишь на какой-нибудь замаскированный снегом бугор. Добавив мотору обороты, полез вверх. Линдель за мной. Набрали высоту две тысячи метров, пошли над облаками. Из облаков торчало множество конусообразных вершин — горы Золотого хребта. По ним мы

[1] Этти — привет (чукотск.). *М. В.*

определили, что идем где-то недалеко от Анадыря, но где именно — сказать трудно. Иванов разговаривал с Анадырем по радио. Оттуда сообщили, что у них погода хорошая, облачность высокая, видимость двадцать километров.

В окна среди облаков я увидел берег Анадырской губы. Значит, летим правильно. Все же я попросил Иванова связаться с штурманом самолета Линделя и узнать от него, где мы находимся.

Жуков радировал:

— Только что пролетели мыс Василия, скоро будем на месте.

Окна стали появляться чаще. Я решил в одно из них нырнуть под облака. Расчет Жукова оказался верен: на земле мы увидели две радиомачты Анадыря.

★

Обратный перелет не представлял особого интереса. Все, что нужно было сделать, мы уже сделали. Теперь осталась одна задача — пользоваться каждой минутой летной погоды, чтобы как можно скорее достичь Хабаровска. Погода портилась. И это грозило нам неприятностью: засесть в какомнибудь приморском селенье на пару месяцев — дожидаться открытия навигации и прибытия первого парохода: в весеннюю распутицу здесь летать невозможно ни на лыжах, ни на колесах, ни на поплавках.

С каждым днем чувствовалось приближение весны. Снег становился рыхлым, аэродромы портились. Пришлось несколько отступить от маршрута и из Анадыря лететь прямо в Каменское.

В Каменском мы сели на озеро, недалеко от устья реки Пенжино. Здесь — тоже новое. Коряки, работавшие раньше единолично, организовали рыболовецкий колхоз.

В Каменском я сажусь первый раз. Совпартшколы здесь нет, но и сюда проникла советская культура! Коряки живут в юртах, совершенно не похожих на чукотские яранги. Оседлые коряки строят свои юрты из мелкого леса. Бревна ставят в круг стоймя с наклоном в одну точку. В центре этой конусообразной юрты оставляют дыру. Она служит одновременно входом в юрту и... трубой! Над этой дырой делают над-

стройку, похожую на воронку. Для того чтобы зайти в юрту, надо сначала по лестнице забраться в воронку, а потом уже по другой лестнице спуститься в помещение.

Обычно такая юрта отопляется костром, но сейчас во многих из них я видел печки.

Внутренняя обстановка юрты председателя колхоза меня поразила: в ней я увидел три кровати, на каждой постланы чистые простыни, — вещь до недавнего времени в этих местах совершенно неизвестная!..

— Для чего это у вас сделаны воронки на каждой юрте? — спросил я председателя.

— Это для того, — ответил он, — чтобы во время пурги в юрту не попадал снег.

Воспользовавшись моим присутствием, в Каменском собрали общее собрание. На нем колхозники горячо приветствовали советскую власть и самого любимого человека — товарища Сталина. Они говорили:

— Советская власть заботится о нас, учит нас, шлет нам воздушных каюров. Передай привет самому большому человеку — товарищу Сталину.

Здесь же на собрании было решено послать подарки товарищам Сталину, Молотову и Калинину. Жены колхозников любовно вышили на знамени надпись на корякском языке «Здравствуй, товарищ Сталин». Это знамя и другие подарки я привез в Москву и передал по назначению.

★

Из Каменского мы вылетели в Гижигу. Погода не баловала. Скоро нас опять прижало к земле. Пришлось по реке Гижиге лететь бреющим полетом.

В Гижиге нам пришлось сесть. Добавили горючего, забрали почту и через два часа вылетели дальше. К вечеру были в Нагаеве.

Отсюда запросили Хабаровск и Николаевск о состоянии аэродромов. Хабаровск сообщил, что посадка возможна только на колесах. Николаевск может принять на лыжах. Решили лететь в Николаевск. На всякий случай под самолетами подвязали колеса.

Перед нашим прилетом в Нагаево по Охотскому побережью прошел тайфун. В некоторых селениях снесло крыши

домов. Аэродром, на котором мы садились в Охотске, передуло, на нем появились огромные бугры снега. Охотцам пришлось принимать нас в другом месте.

Сели мы хорошо и... надолго: начались туманы. Я боялся, что растает снег в Николаевске и нам придется ждать парохода. Но этого не случилось. После восьмидневного ожидания погода улучшилась. На аэродроме снег сырой, рыхлый, да к тому же еще неровный. С большим трудом нам удалось оторваться, самолет пробежал по снегу километра два!

До Аяна шли хорошо. Видимость приличная, и качает не так сильно, как в прошлый раз. Зато от Аяна пришлось итти над туманами по компасу.

Аян и на этот раз долго уговаривал сесть, напомнив об обещании Линделя. Я и сам хотел сесть, но Линдель же меня отговорил: придется садиться на лед бухты, а это опасно: в это время года в любую минуту самолет вместе со льдом может вынести в море.

Только кончили разговор с Аяном, зовет Николаевск. Связались. Передают радиограмму:

«У нас горючего нет, аэродром раскис, на льду снег смешан с водой. Принять не можем»...

«Вот так фунт, — думаю. — Что же вы раньше-то, голубчики, молчали? Что ж теперь делать?»

Радирую в Николаевск:

«Сядем у вас. Если лед еще крепкий — принимайте смело. Снег с водой нам неопасен».

В Николаевске сели хорошо, только брызги полетели! Сменили лыжи на колеса.

30 апреля прилетели в Хабаровск. Здесь нас ожидала телеграмма: «Сдать самолеты в Граждвоздухофлот, а самим выехать в Москву».

Путь окончен, задание партии и правительства выполнено.

НА ЗЕМЛЮ ФРАНЦА-ИОСИФА

В МОСКВЕ на улице Стеньки Разина, в Главном управлении Северного морского пути, в лабиринте комнат и комнатушек есть низкая комната с бронзовой корабельной люстрой на потолке. Люстра — шар из толстого граненого хрусталя—спускается на двух массивных бронзовых же цепях. Смотришь, и кажется, что она вот-вот качнется...

В комнате тесно. По стенам — громоздкая мебель, всю середину заняли два огромных стола. На одном из них под аккуратным стеклянным колпаком — большой макет ледокола. Стены затянуты картами Арктики.

По тесноте, по люстре, по картам, по тщательной чистоте, которая бывает только на пароходах в плавании, эта комната напоминает корабельную каюту. Впрочем — иначе вряд ли мог бы выглядеть рабочий кабинет одного из виднейших исследователей Арктики, руководителя всех работ, производимых в СССР за полярным кругом, — академика Отто Юльевича Шмидта.

Было серенькое январское утро, когда я остановился на пороге этого, знакомого во всех деталях кабинета. Рассеянный свет, падавший из небольших окошек слева, еще больше подчеркивал его сходство с каютой. Я знал, что сейчас здесь должно решиться нечто необычайное — Отто Юльевич зря вызывать не станет, — и поэтому невольно задержался в дверях с вопросом:

— Разрешите? ..

В кабинете, кроме Отто Юльевича, сидели начальник Полярной авиации товарищ Шевелев и его помощник — известный полярный летчик-орденоносец товарищ Бабушкин. Это лишний раз подтвердило мои предположения. Повеселев, — как со мной всегда бывает в предчувствии скорого начала хорошего дела, — я шагнул вперед.

— Входите, входите, Михаил Васильевич, — дружелюбно поднялся навстречу товарищ Шмидт. — Вас-то и нехватало!

Поздоровавшись и указав мне на диван, он продолжал разговор, очевидно начатый еще до моего прихода.

— Среди наших зимних перелетов меня особенно интересует один. Это перелет на Землю Франца-Иосифа, с целью ледовой разведки в Карском и Баренцовом морях и обследования архипелага с воздуха. Я думаю, что выполнение этого перелета лучше всего поручить Михаилу Васильевичу. Ведь он у нас мечтатель...

Все поняли намек Отто Юльевича. В то время в «Комсомольской Правде» печатались отрывки из моей книги «Мечта пилота». Мне было приятно слышать, что, несмотря на свою занятость, товарищ Шмидт находит время интересоваться мечтами своих летчиков, и я уж хотел выразить это вслух, но неожиданно поднял от бумаг свое бледное, худощавое лицо Марк Иванович Шевелев.

— Хороший выбор, Отто Юльевич, — одобрил он. — Только я думаю, в этот перелет необходимо послать не один, а два самолета. Трасса не исследована, в случае чего — один

самолет сможет оказать помощь другому. Мы подберем Водопьянову хорошего летчика, и я уверен, что с задачей они справятся блестяще.

— Кого из летчиков вы хотели бы взять с собой? — спросил меня товарищ Шмидт.

— Я советую взять Махоткина, — ответил за меня Шевелев. — Он молодой, способный летчик.

— С удовольствием возьму его, если так, — согласился я.

— Вот и прекрасно, — подтвердил Отто Юльевич и тут же обратился к Бабушкину: — Что вы на это скажете, Михаил Сергеевич?

— Я могу только пожелать им счастливого пути. Так же, как и Марк Иванович, я уверен, что эти летчики проведут перелет отлично. Со своей стороны посоветовал бы Водопьянову хорошо обдумать маршрут, тщательно подготовиться и предусмотреть всякую мелочь в снаряжении самолетов. Впрочем — он сам не новичок в Арктике, знает, как там приходится летать...

— Значит, все в порядке, — подытожил товарищ Шмидт, поднимаясь со своего места. — Я только попрошу вас, Марк Иванович, вместе с Михаилом Васильевичем еще раз просмотреть маршрут перелета и наметить день старта. Думаю, что вылетать надо в марте, никак не позднее.

— Я с 1932 года мечтаю об этом перелете, и маршрут у меня давно разработан, — не выдержал я. — Теперь мечта моя сбывается... Не совсем, правда, но все же сбывается.

— Потерпите, потерпите, Михаил Васильевич, — улыбнулся Шмидт, подавая мне руку. — Не все сразу...

*

Я горячо взялся за подготовку порученного мне ответственного перелета.

Ходить на большие дистанции по неизведанной трассе, в таких местах, где даже карты, вследствие своей неточности и отсутствия земных ориентиров, нередко становятся бесполезными и лететь приходится не по карте, а «по чутью» и по компасу, — мне не впервой. И тем не менее, у меня вошло в привычку тщательно готовиться к каждому перелету. Тяжелая драма на Байкале научила многому. Я уверен, что причина этой катастрофы на девяносто, если не на все сто процентов кроется в плохой подготовке и излишней уверен-

ности в своей «неутомимости». Правда, качество подготовки зависело не от меня, а от стоявшего надо мной многочисленного начальства. Теперь же, когда у меня есть возможность непосредственно влиять на ход подготовки, я всячески стараюсь ее использовать, ни на минуту не забывая золотого правила полярников: «*Мелочь, упущенная на материке, может послужить причиной неудачи всей экспедиции*».

Всякий раз, когда бы я ни готовился к экспедиционному перелету, я всегда начинал с того, что вспоминал до мельчайших подробностей свои предыдущие полеты и героические перелеты товарищей по профессии — советских летчиков. Воспоминания помогали обобщить старый опыт, внести с него поправки на новые условия и новую технику, реально представить себе обстановку предстоящей работы.

Еще до того, как я стал летчиком, не говоря уже о последних годах, в мире было совершено столько экспедиционных и рекордных перелетов, что их пересчитать трудно. Я же начал интересоваться авиацией очень давно и от каждого перелета сохранил в памяти частицу, которая казалась мне важной. Знание чужого опыта и богатая сокровищница своего всегда помогали мне найти все, что необходимо предусмотреть, выходя в перелет.

Ко времени полета на Землю Франца-Иосифа я был солидно вооружен необходимыми знаниями, а главное — драгоценным опытом полетов в сложных условиях Арктики. И этот опыт подсказывал мне, что подготовка к новому перелету должна была пойти по четырем линиям:

первая — *люди*, подготовка экипажа;

вторая — *техника*, подготовка материальной части;

третья — *маршрут*, схема связи и подготовка аэродромов;

четвертая — *снаряжение*, материальное обеспечение экспедиции.

ЛЮДИ ПЕРЕЛЕТА

Первый вопрос меня беспокоил только наполовину, если можно так выразиться. Экипаж моего самолета был давно укомплектован слетавшимися и хорошо знающими друг друга людьми. Я знал, что бортмехаником моего самолета пойдет мой старый летный спутник Флегонт Иванович Бассейн, а радистом — челюскинец Иванов.

За плечами моего бортмеханика не мало перелетов, о них я уже рассказал раньше. Иванов — тоже старый полярник. Он был и судовым радистом, был и на полярных зимовках. В 1934 году на «Челюскине» он ехал зимовать на остров Врангеля. После гибели парохода он стал заместителем Кренкеля, вторым радистом лагеря Шмидта, откуда я его и вывез на материк. После челюскинской эпопеи он остался полярником, но сменил морскую стихию на воздушную. Иванов изучил штурманское дело и летает со мной, выполняя обязанности штурмана и радиста. Я его сперва не хотел брать в свой экипаж.

— Мало ли что может случиться, — говорил я. — Летаю я в пустынных местах. А вдруг — вынужденная посадка? Скажут тогда, что я тебя для того и вывез со льдины, чтобы вновь на льдину посадить...

— С хорошим радистом и на льдине не страшно, — ответил Иванов.

Мне и крыть нечем.

Словом — за свой экипаж я не беспокоился. Мы уже ходили вместе в экспедиционный перелет на мыс Отто Шмидта, хорошо знали друг друга, сработались. Лучшего экипажа мне было трудно даже пожелать. Другое дело экипаж второго самолета. Но и здесь не было особых причин для беспокойства.

Командиром самолета, как известно, был назначен молодой, но энергичный и знающий дело летчик Махоткин. Он стал пилотом только в 1931 году, окончив военную школу. Три года служил в Красной армии военным летчиком. В 1934 году демобилизовался и пошел работать на Севере. Я много слышал о его полетах на заполярной линии Красноярск—Дудинка, знал, что он не одно лето принимал участие в ледовых разведках и проводке судов по Великому Северному морскому пути. За короткое время он налетал на Севере семьсот пятьдесят часов.

— Я с величайшей радостью иду в перелет, — признался мне товарищ Махоткин. — Мне давно хочется полетать в западном секторе Советской Арктики и пополнить недостаток в своем летном образовании — приобрести опыт полетов над морем в зимних условиях. До сих пор над полярным морем мне приходилось летать только летом...

Так же, как и у меня, у Махоткина экипаж был свой,

слетанный. К тому же последний год на Севере они летали вместе.

Бортмеханик Махоткина — старый «воздушный волк» Ивашина, работает в авиации с 1917 года. Он подробно рассказал о своей жизни, и я невольно подумал: какое совпадение! Так же, как и Бассейн, работая мотористом, он всю жизнь стремился стать летчиком. И ему состояние здоровья помешало осуществить мечту. Разница только в том, что он на десять лет больше Бассейна прослужил в Красной армии и демобилизовался только в 1933 году.

Из армии Ивашина попал туда, куда его давно тянуло — в Заполярье. Стал бортмехаником летчика Рябенко на тяжелой морской машине «Дорнье-Валь—10».

— На своей «десятке» мы с Рябенко не мало полетали над Карским морем, — рассказывает т. Ивашина. — Ходили в ледовые разведки, проводили суда через этот «ледовый погреб», как называют Карское море полярные моряки. И в самом деле — иногда кажется, что сюда сбиваются льды со всей Арктики. Лето, кругом чистая вода, и с запада и с востока подходят пароходы, а Карское море забито льдами...

«В октябре 1933 года, закончив ледовые разведки, мы с Рябенко получили задание: перегнать из Ленинграда на Енисейский Север новую машину «Дорнье-Валь». Вылетели. На борту, кроме меня и Рябенко, были еще второй пилот Жихарев и трое пассажиров. До побережья Карского моря долетели благополучно, а там начались приключения. Погода испортилась. Попали в пургу, потеряли ориентировку и сели на какую-то случайно не замерзшую лужицу. Сидим сутки, двое — пурга не стихает. Температура падает. Лужица затягивается, и, что особенно плохо, самолет обрастает толстым слоем льда. Короче говоря — мы засели основательно. Нам оставалось одно — зимовать здесь вместе с машиной.

«Убедившись, что взлететь самостоятельно нам не удастся, стали думать, как спасти машину. Воспользовавшись предусмотрительно захваченным резиновым клиппер-ботом, провели разведку. Оказалось, что сели недалеко от берега. Стали путешествовать и, километрах в шестидесяти от места посадки, наткнулись на избу зимовщиков-рыбаков, с помощью которых и добрались до ближайшей фактории Госторга — Гыда-Ямо.

«Оставив заболевшего Рябенко в фактории, мы с Жихаревым собрали добровольцев и на сорока оленьих нартах дви-

нулись на помощь впаянному во льды Гыдаямского залива «Дорнье-Валь».

«Не легкая это была работа, вырубать из цепкого льда машину и волоком тащить ее девять с лишним тысяч шагов по льду до берега. Она заняла чуть не месяц времени, но зато с наступлением полярной ночи самолет был уже вне опасности. Я отпустил пассажиров и вместе с пилотом Жихаревым и механиком фактории Кирилловым остался зимовать у своего самолета.

«Зима прошла, в общем, спокойно. Мы несколько раз освобождали самолет от снега, а с наступлением полярного лета — как могли исправили повреждения, которые ему принесла зимовка под открытым небом.

«Море вскрылось только в конце августа 1934 года. Лед сошел, и мы убедились в том, что слишком переосторожничали зимой. Самолет стоял на земле в тысяче с лишним шагов от берега. А «Дорнье-Валь» — морская машина, подняться может только с воды. Весит она тоже не мало — около пяти тонн. Нас же трое...

«Выручила смекалка. Я предложил товарищам воспользоваться распутицей и подвести воду к самолету. Так и сделали. Две недели лопатами копали землю, рыли канал, строили перемычку. Наконец — победа! Вода стала быстро прибывать, и скоро самолет всплыл.

«Хорошо закрепив свой «Дорнье-Валь», мы пошли исследовать протоку, соединившуюся с нашим каналом. Двое суток ушло на разведки. Они принесли хорошие результаты: протока впадала в реку Юрибей, на которой и стоит фактория Гыда-Ямо.

«Сорок девять часов без отдыха мы, как бурлаки, тащили втроем на бечеве свою машину. Но вот и река, а там — заработали моторы... В этот же день мы прибыли на факторию. 23 августа летчик Махоткин на своей машине доставил сюда горючее, и спасенный нами «Дорнье-Валь» начал свою трудовую жизнь на Советском Севере.

«Вышло, что в общей сложности я просидел на пустынном берегу Карского моря тринадцать месяцев, но зато — спас дорогую машину...

«Немного отдохнув после вынужденной посадки, опять стал летать на Севере. На этот раз — бортмехаником Махоткина. Всю зиму мы с ним жили, что называется, душа

в душу, летали на линии Красноярск—Дудинка. К лету вышел из ремонта мой «Дорнье-Валь». И все лето я пролетал по старым местам, на старой машине, но с новым летчиком. Водил машину уже не Рябенко, а Махоткин.

«Скоро двадцать лет, как я работаю в авиации, — закончил Ивашина. — Все это время я летал на тяжелых машинах. После громадины «Дорнье-Валь» мой теперешний арктический лимузин «П-5» мне кажется миниатюрной игрушкой. Но я очень доволен своей новой машиной, верю в нее и считаю ее прямо-таки замечательной. Я немало полетал в Арктике, не мало помучился. И теперь впервые придется пролететь по-человечески — в теплой кабине, без многочасовой возни с запуском мотора...»

Третий в экипаже Махоткина — энергичный комсомолец Валентин Аккуратов. Несмотря на свою молодость, он уже снискал себе славу хорошего штурмана-радиста. Первое особенно важно, так как хороших воздушных штурманов в полярной авиации до сих пор еще очень мало.

Товарищ Аккуратов — самый молодой из всех участников перелета. Родился он в 1909 году, а с 1931 года уже летает штурманом на самолетах.

— С раннего детства меня тянуло на Север, — рассказывает Аккуратов. — Из-за этого я и пошел в авиацию. Хотел приехать на Север не невеждой — искателем приключений, а знающим, квалифицированным работником. И как назло, после окончания штурманской учебы, мне целых четыре года пришлось работать на юге — в Средней Азии и на Каспии. Только в 1935 году мечта моя осуществилась, и я впервые попал на Север — был назначен штурманом товарища Махоткина, летал с ним над Карским морем. Год работы не охладил моих юношеских мечтаний, а, наоборот, укрепил мое желание посвятить себя Северу. Поэтому участие в перелете Москва—Земля Франца-Иосифа для меня большая радость.

«Во время этого перелета я надеюсь сделать много интересных наблюдений, попытаюсь определить магнитное склонение там, где его никто еще не определял.

«Я иду в перелет во всеоружии знаний и техники. Для этого пришлось немало поработать. Единственно надежный способ определения местонахождения самолета в воздухе при полете над морем — астрономическая ориентировка. Но все

...Отработанный газ мы использовали не только для того, чтобы поддержать комнатную температуру в кабинах. Мы им подогревали масло в баках и обогревали резиновые амортизаторы шасси.

(*К стр. 292*)

Архангельская
Областная
БИБЛИОТЕКА
им Н. А Добролюбова

Дети Водопьянова Вова и Вера
и сын Бассейна Юра.
(*К стр. 302.*)

наши секстаны и таблицы рассчитаны на наблюдения до 80° северной широты. Во время нашего полета они будут бесполезны. Земля Франца-Иосифа расположена между 80 и 82° северной широты, а нам придется подняться еще выше. И мне ничего не оставалось делать, как изготовить собственный секстан и пересчитать все таблицы. Зато теперь, когда все готово и проверено, я иду в полет с легким сердцем: мне не придется в полете краснеть перед командиром, а он не будет плутать в воздухе по моей вине...»

Вот — люди, которым предстоит пойти в перелет на втором самолете. Все они энтузиасты Арктики, влюбленные в свое дело, уверенные в своих знаниях, убежденные в своей победе. Что можно пожелать лучшего?

Словом, первый вопрос удалось решить необычайно быстро и счастливо. Надо прямо сказать, что я, как командир звена, был чрезвычайно доволен своими кадрами.

НАШИ МАШИНЫ

Второй вопрос в подготовке перелета — *материальная часть*.

Нам не пришлось тратить дорогое время на выбор типа самолета, наиболее пригодного для выполнения задачи. Тип самолета был не только давно выбран, но и дважды испытан в тяжелых перелетах на Чукотку. Это был мой любимый самолет — арктический лимузин «П-5». Он имеет свою историю.

Первый опыт полетов на Севере в 1930—1931 годах убедил меня в том, что в нашей стране еще нет машин, отвечающих хотя бы элементарным требованиям нормальных полетов в трудных условиях Арктики. Я слышал, что инженеры и конструкторы ломают копья в кабинетных спорах о том, какой должна быть полярная машина. А пока суть да дело, мы — рядовые летчики — мучаемся.

Основные враги летчика за полярным кругом — мороз и тяжелые метеорологические условия. Особенно — мороз. Ведь сколько ни возноси пилота на всяческие героические пьедесталы, он был и останется прежде всего человеком, и когда в воздухе температура тридцать пять—сорок градусов ниже нуля, а ему предстоит лететь в открытой машине со скоростью

сто восемьдесят — двести километров в час, ясно, что он прежде всего пытается насколько можно оградить себя от губительного влияния холода. Он надевает один или два меховых комбинезона, покрывает лицо меховой маской, всовывает руки и ноги в неуклюжие меховые мешки, именуемые рукавицами и малицами. Словом, он столько навертывает на себя мехов, что с трудом втискивается в тесную пилотскую кабину. Он знает, что тяжелая и неуклюжая одежда лишает возможности хорошо управлять машиной, и сознательно идет на это, выбирая из двух зол меньшее: иначе, отморозив в воздухе руки или ноги, он совсем потеряет управление, погибнет сам и погубит машину. Это — одна сторона вопроса. Теперь другая — мотор. Никто кроме полярных пилотов и бортмехаников представить себе не может, сколько нервов и сил стоит запуск мотора на сильном морозе. Бывает, что с запуском мотора бьются три-пять часов, бывает — сутки, мне же с бортмехаником Аникиным в 1929 году пришлось биться с мотором ровно тринадцать суток. Мотор завертелся только на четырнадцатые...

Поразмыслив так, я пришел к выводу, что ждать новых конструкций арктических самолетов придется не один год, а летать надо сейчас. Значит, нужно действовать самому, опираясь исключительно на собственный опыт. Возвращаясь с Дальнего Востока в Москву, я уже вез с собой, — правда, не в чертежах, а в голове, — проект реконструкции рядовой почтовой машины, приспособления ее для полетов в Арктике.

Вскоре мне пришлось столкнуться со своим старым другом бортмехаником Бассейном. Стали летать вместе. Он машину знает блестяще и, подстать мне, большой выдумщик. Вместе мы окончательно разработали свой проект, вложили в него весь опыт своих полярных полетов, накопившийся за несколько лет.

Взяв за основу открытую почтовую машину, мы впервые переделали ее в лимузин, и еще в 1933 году она блестяще выдержала первые испытания. На ней я благополучно долетел от Хабаровска до Ванкарема и принимал участие в спасении челюскинцев. В 1935 году мы переоборудовали по нашей системе уже две машины и на них в марте — апреле того же года удачно совершили большой северный перелет по маршруту Москва — мыс Отто Шмидта — Хабаровск. Так что к 1936 году, ко времени подготовки перелета Москва—

Земля Франца-Иосифа, у нас с Бассейном был уже много раз испытанный проект реконструкции самолета, который удовлетворил нас целиком и полностью.

Что представляли собой наши самолеты?

Это стандартные самолеты «П-5», в результате реконструкции превратившиеся из открытых в закрытые машины, представляющие экипажам максимум удобств для работы в воздухе при тяжелых условиях арктического перелета.

Мы поставили на «П-5» удобный, обтекаемый лимузин собственной конструкции с хорошим обзором для пилота. Стекла лимузина сделали раздвижными, но установили их с таким расчетом, что даже при открытых форточках в кабину не дует. Эта, казалось бы, мелочь имеет большое значение. Нам придется летать и в тумане, и при сильном снегопаде. В такую погоду стекла фонаря обычно забивает снегом. Придется открывать форточки. И если бы в форточки дуло, — вся реконструкция не стоила бы гроша: самолет оказался бы слепым, как это часто и случается с некоторыми лимузинами.

Укрепив специальными рамами пассажирскую кабину, мы получили возможность разместить в ней со всеми удобствами *трех* пассажиров вместо *одного*. Таким образом «П-5» стал из двухместной — четырехместной машиной.

На нижних плоскостях по обе стороны фюзеляжа мы поставили удобно-обтекаемые багажники, способные вместить до трехсот килограммов полезного груза. Этим ликвидировано большое неудобство обычного «П-5»: в нем почти весь груз размещается в пассажирской кабине. Теперь полуторамесячный запас продовольствия для всего экипажа, теплую меховую одежду, запасные части и прочий необходимый в полете груз можно разместить в багажниках, и он не будет занимать места в кабине.

Низкая температура, как я уже говорил, одна из основных трудностей полярных полетов. Меховая и прочая теплая одежда, не представляя достаточной защиты от холода, связывает движения летчика, излишне утомляя его. На наших машинах мы не будем испытывать этих неудобств. И пилотская и пассажирская кабины у нас утепляются отработанными газами мотора. 25 марта я ходил в первый испытательный полет над аэродромом. В воздухе было одиннадцать — тринадцать градусов мороза. Я был легко одет — кожаное

пальто без подкладки и фуражка. Несмотря на это, я не чувствовал холода. Так продолжалось во время всего — почти двухмесячного — перелета. Какой бы ни была внешняя температура, в кабине во время полета было не меньше десяти — двенадцати градусов тепла.

Отработанный газ мы использовали не только для того, чтобы поддержать комнатную температуру в кабинах. Мы им подогревали масло в баках и обогревали резиновые амортизаторы шасси. Обыкновенно при температуре ниже тридцати градусов амортизаторы выходят из строя. У нас же, благодаря обогреванию, даже при более низкой температуре, доходящей до сорока градусов холода, резина не теряла своей эластичности.

В пассажирских кабинах обоих самолетов установлены приемо-передаточные радиостанции, позволяющие во время полета держать непрерывную двухстороннюю связь между самолетами и с ближайшими радиями земли в радиусе шестьсот — семьсот километров. Кроме этого, машины оснащены всеми новейшими аэронавигационными приборами, оборудованы для ночных полетов и могут летать в тумане. Для увеличения радиуса действия наших самолетов мы установили на них добавочные бензиновые баки. Теперь каждый из них может взять с собой столько горючего, сколько нужно для тысячи трехсот — тысячи пятисот километров беспосадочного полета, и может находиться в воздухе не менее восьми часов.

Решив покончить с дедовским способом заводки мотора при помощи резинового каната (амортизатора), мы установили в наших машинах компактные баллоны с сжатым воздухом и кроме них, для гарантии, стартовые моторчики. Они же смогут вращать динамки аварийных радиостанций в случае вынужденной посадки.

И, наконец, несколько слов о моторе. На обоих самолетах установлены серийные моторы «М-17» советского производства, мощностью по семьсот пятнадцать лошадиных сил. Самих моторов наша реконструкция не коснулась, но мы изготовили специальное приспособление для их подогрева во время стоянки при помощи обыкновенного примуса или паяльной лампы. Дело это не сложное, но имеет узкоспециальный интерес, и описывать его я не стану. Скажу только, что благодаря этому приспособлению за все время перелета

мы ни разу не мучились с запуском моторов. Уж кто-кто, а бортмеханики были довольны!

*

Итак, выбор типа самолета нас не беспокоил. Машины есть. Чертежи для переделок есть. За переоборудование взялся завод им. Гольцмана, которому за последние два года эту работу приходится исполнять уже третий раз. За работой наблюдает мой лучший друг и соавтор проекта — бортмеханик Бассейн. Кажется — все в порядке; остается только наметить твердые сроки выпуска машин — и только. Но не тут-то было!

Говорят, что аппетит приходит во время еды. Эта поговорка целиком оправдалась. Чем дальше подвигалось переоборудование наших машин, тем больше мелких недоделок мы видели в своей системе. И нам хотелось во что бы то ни стало их ликвидировать, сделать машину более совершенной.

Помню такой случай: в начале марта ко мне, прямо с завода, в грязной спецовке ввалился Бассейн.

— Ну, как дела? — спросил я его вместо обычного приветствия. — Самолеты будут готовы к пятнадцатому?

— Все зависит от завода, — уклончиво ответил он. — Они обещают сделать.

Флегонт покосился на исчерченную карту, разостланную на моем столе, и с наслаждением растянулся в кресле.

— На тебя, дорогой, жаловались, — не унимался я.

— Кто? — искренно удивился Бассейн.

— Главный инженер завода, вот кто. «Мы бы давно, — говорит он, — кончили ваши самолеты, если бы твой механик бросил свое изобретательство. Он каждый день придумывает что-нибудь новое, заставляет по нескольку раз переделывать одно и то же»...

Флегонт сидел в кресле, весь отдавшись отдыху. На его лице ничего не отражалось, будто то, что я ему говорил, его совершенно не касалось.

— Ты скоро, — продолжал я, — кончишь оригинальничать? Это, пожалуй, может так затянуть наш отлет, что растает аэродром. Обрати на это внимание...

— Я извиняюсь, Михаил Васильевич, — вежливо начал Бассейн.

Меня неприятно резнули и его тон, и непривычное обращение. Но, уловив в этом иронию, я смолчал.

— Как вам известно, — продолжал он тем же тоном, — я не сделал ни одного изменения в схеме, не посоветовавшись с вами. Так что в задержке я виноват ровно столько же, сколько и вы...

Я засмеялся. Стало ясно, что хитрый Бассейн с самого начала понял мое желание поиздеваться над его изобретательностью и блестяще парировал удар.

— Не будем искать виновников, — дружелюбно заметил я. — Давай все же торопиться. У меня уже карты готовы, а вылетать не на чем.

— Машина будет, — оживился Бассейн. — Ты вот лучше покажи, куда нам лететь, где там бухта Тихая...

Я показал точку на карте. Он несколько минут внимательно всматривался в указанное место, потом прикинул по карте расстояние между ним и Москвой и, подняв на меня удивленные глаза, проговорил:

— Да тут-то и летать нечего! Ведь это же совсем рядом.

— Верно, — согласился я. — Особенно, когда дома сидишь. Далеко ли, мол, тут лететь? Вот Москва, рядом — Архангельск, там — Нарьян-Мар, потом маленький кусочек Карского моря, Баренцово море и бухта Тихая. Ерунда! Но так легко рассуждать здесь, сидя у горячей батареи парового отопления. Тут не дует, и мы с тобой по карте за несколько минут можем все моря облетать. Беда в том, что на практике все это выглядит немного не так, Флегонт.

— Как пойдет, — ответил он. — Если моторы не подведут, слетаем хорошо и на практике.

— Моторы не должны подвести. Я верю в «М-17». Ты сам знаешь: он у нас ни разу не сдавал...

*

Во второй половине марта погода начала портиться, вселяя в нас серьезные опасения. Собственно, она портилась только с нашей точки зрения. Москвичи, например, на этот счет держались обратного мнения. Они откровенно радовались тому, что солнышко стало заметно припекать и в снегу появились глубокие проталины. Они уже считали дни, оставшиеся до того радостного момента, когда без вмешательства

дворников из-под снега покажется долгожданная весенняя земля.

Открытый всем четырем ветрам и весеннему солнцу аэродром темнел на глазах. Снег оседал и превращался в лед. Еще несколько дней, земля оттает, ледяная корочка отстанет, и с аэродрома не поднимешься ни на лыжах, ни на колесах...

Я стал чаще заглядывать на завод, торопить его с окончанием переоборудования машин.

В просторном цеху почти готовые стояли рядом оба наши самолета. Глядя на них, я почти не находил знакомых очертаний тщедушного, поджарого «П-5». Они как-то потолстели, похорошели, и это изменило их до неузнаваемости. Даже по внешнему виду наши лимузины стали выглядеть на много красивее и наряднее своих собратьев «П-5».

Нижняя часть крыльев и фюзеляж были выкрашены в голубой цвет, а бока фюзеляжа и верх крыльев — в зеленый. Сверху, покрывая почти всю плоскость крыльев, весь верх фюзеляжа и значительную часть хвостового оперения, шла широкая яркокрасная полоса. Ее вид напоминал мне осторожного и расчетливого Бассейна. Это по его инициативе на самолетах появилась ужаснувшая привычных к стандартной раскраске заводских инженеров красная полоса. Но их эстетический «ужас» ничего не стоил в глазах Бассейна, не один раз испытавшего настоящий ужас приближения голодной смерти на вынужденной посадке; ужас, который охватывает человека, пробывшего не одни сутки без крошки хлеба на тридцатипятиградусном морозе, когда до жути отчетливо чувствуешь, как буквально стынет кровь в жилах и остро ломит промерзшие кости. Да, да... не руки, не ноги, а именно — *кости*... И он настоял на своем проекте раскраски, аргументируя просто и убедительно: в случае вынужденной посадки красный самолет легко будет обнаружить с воздуха на белоснежном покрове Арктики.

Я искренне радовался, глядя на наши красивые машины. Они впитали в себя не только наш опыт. В них вложено много бессонных ночей, много упорного, но радостного творческого труда. Иногда зарождалось сомнение: как-то они поведут себя в воздухе? Дадут ли они нам то, чего мы от них ждем?

Скоро последние сомнения разрешил заводской летчик-испытатель краснознаменец товарищ Гоппе. Он по нескольку

раз ходил в воздух на каждой машине, проверял все их качества, придирчиво отмечая недостатки. Закончив испытания, он дал хороший отзыв об обоих самолетах.

— Самое ценное в нашей реконструкции в том, — сказал товарищ Гоппе, — что, почти вдвое увеличив грузоподъемность и радиус полета самолета, она не изменила его летных качеств. «П-5» со стандартным мотором «М-17» сохранил свой прежний пробег при взлете и посадке, свою прежнюю крейсерскую скорость сто семьдесят — сто восемьдесят километров в час. При испытании он показал хорошую устойчивость в воздухе, прекрасно реагировал на рули, показал хорошие качества при планировании и наборе высоты. Мне остается от души поздравить вас с успехом...

Не удовлетворясь отзывом товарища Гоппе, я решил сам испытать машины в воздухе перед полетом и пришел к выводу, что мы выполнили поставленную перед собой задачу. Реконструкция удалась блестяще. Она даст нам возможность использовать до дна мощность советского мотора «М-17». Наш арктический лимузин, благодаря своей большой грузоподъемности, намного выгоднее и удобнее существующего лимузина «П-5» не только для арктических полетов, но и для работы на всех почтово-пассажирских линиях Союза. Двухмесячная работа в Арктике только утвердила меня в этом мнении.

КУДА МЫ ЛЕТИМ?

Третий вопрос в подготовке перелета — *маршрут*.

Во время проработки было предложено несколько вариантов маршрута. Каждый из них был чем-нибудь удобен. В конце концов мы остановились на такой схеме перелета: *Москва—Архангельск—Нарьян-Мар—Амдерма—Маточкин Шар—мыс Желания—бухта Тихая*. Он и был утвержден Отто Юльевичем Шмидтом.

На карте легла изломанная красная черта, неуклонно стремящаяся на Север. Каждый излом — посадка.

С точки зрения трудности полета наш маршрут разбивался на три этапа: Москва — Нарьян-Мар, Нарьян-Мар — мыс Желания, мыс Желания — бухта Тихая.

Первый этап — самый легкий. Трасса от Москвы до Архангельска уже исследована Управлением гражданского

воздушного флота и оборудована промежуточными посадочными площадками. Дальше — от Архангельска до Нарьян-Мара — тоже идут места освоенные. Здесь проходит почтовая линия и летают самолеты исполкомовской авиации. Правда, путь проходит частью над тайгой, а частью над Большеземельской тундрой, но здесь нас не могли ждать никакие более или менее серьезные трудности.

Второй этап гораздо серьезнее. Путь от Нарьян-Мара до Амдермы лежит над тундрой. Здесь под нами будет расстилаться ровная белая пелена снега без единого кустика, без единого населенного пункта. Никаких ориентиров на земле. Лететь придется только по компасу.

От Амдермы начинается Арктика в полном смысле этого слова. Кончается материк, кончается «пояс живой жизни». Дальше уже нет никаких селений. Есть только проливы, моря и острова, с редкими полярными зимовками.

Участок Амдерма — мыс Желания проходит над узким проливом Югорский Шар, над островом Вайгач, над часто покрытым туманом пятидесятикилометровым проливом Карские Ворота, отделяющим остров Вайгач от островов Новой Земли, над южной частью Новой Земли до узкого пролива Маточкин Шар, разделяющего ее на две неравные части, и, наконец, над северной частью Новой Земли до мыса Желания, расположенного под 76°58′ северной широты и 68°35′ восточной долготы.

На этом участке мы будем иметь две посадки — в Амдерме и на Маточкином Шаре. На всех зимовках Вайгача и Новой Земли на всякий случай нам приготовят аэродромы. По всему пути у нас хороший земной ориентир — восточное побережье Вайгача и Новой Земли. Но тем не менее, здесь нам придется трудно. Здесь вступают в силу законы Арктики. Здесь погода будет меняться по нескольку раз в день. Здесь на нашем пути станет непроглядный туман, поднимающийся от прибрежных разводий и полыней Карского моря. Это участок — *серьезный*.

Последний этап — самый короткий по расстоянию — всего пятьсот двадцать километров. Вместе с тем, он и самый *трудный*. Он проходит над Баренцовым морем. Над ним никто еще не летал на самолете в это время года, никто там не был, никто не может сказать, что будет под нами: вековые льды или чистая вода? Да и остров Гукера, который при-

таил в себе бухту Тихую, не так легко отыскать среди семидесяти шести островов архипелага Франца-Иосифа. В общем— именно последний этап нашего перелета является самым трудным, именно он таит в себе много опасных неожиданностей...

Так размышляли мы не раз, склонившись над картой, изучая по ней свой маршрут, изучая очертания многочисленных островов, стараясь запомнить главные из них. А в это время на маленьких точках, через которые проходила по карте красная черта нашего маршрута, везде: на Вайгаче, на Новой Земле, на острове Гукера зимовщики расчищали аэродромы для посадки наших машин. Связанные с Большой землей только невидимыми волнами радио, они уже знали о нашем перелете, готовились нас встретить. Мы не будем их неожиданными гостями!

Нам предстояло провести в Москве еще целый месяц, но мы уже почувствовали на себе заботу всей страны. За месяц до старта все полярные зимовки, расположенные в Западном секторе Советской Арктики, начали ежедневно передавать в Москву сводки о погоде, сообщали о готовности аэродромов и почти ежедневно радировали их состояние. Мы знали, что горсточке зимовщиков Маточкина Шара и мыса Желания за это время пришлось два раза восстанавливать уничтоженные штормом аэродромы. И, зная это, видя такую заботу о себе со стороны сотен лично даже незнакомых людей, каждый участник перелета чувствовал себя небывало сильным.

Начальник Полярного управления челюскинец товарищ Копусов сообщил всем полярным радиостанциям заветное слово «экватор». «Все радиограммы, помеченные этим паролем, должны передаваться и приниматься вне всякой очереди. Это радиограммы, связанные с перелетом звена Водопьянова», писал он. И радисты считали своей обязанностью с молниеносной быстротой передавать в любое время суток радиограммы, начинающиеся магическим словом «экватор».

Такая забота об участниках полярной экспедиции может проявляться только в нашей социалистической стране. Только у нас освоением Арктики интересуется весь народ, он трогательно заботится о своих сынах, отправляя их в экспедицию — снабжает всем необходимым и с пристальным вниманием следит за каждым их шагом, готовый в любую минуту притти на помощь. Не то в капиталистических странах! Там

проблемой Арктики интересовались и интересуются только любители-одиночки. Правда, там находится не мало смелых и любознательных людей, которые ставят задачей своей жизни проникнуть в ту или иную недоступную область Арктики. Как правило, у этих ученых кроме пары смелых товарищей ничего нет. Снаряжение их экспедиции начинается с хождения по богатым гостиным, с поисков благотворителя. При этом очень часто, после долголетних сборов, такая экспедиция так и не отправляется на Север из-за недостатка средств... Изредка на помощь энтузиастам Арктики приходят богатые жертвователи — меценаты. Но какую цель преследуют эти люди, давая деньги? Только одну: если исследователю посчастливится открыть какую-нибудь новую землю, — он даст ей имя своего жертвователя. Но как только этот исследователь уходит в Арктику, в Северный ледовитый океан, фактически за ним закрываются все двери, фактически о нем забывают. И только семьи ушедших вспоминают своих полярников, предоставленных своим силам в негостеприимной Арктике...

Тесная связь участников экспедиции на Землю Франца-Иосифа со всеми трудящимися нашей страны, начавшаяся задолго до старта, укреплялась с каждым новым километром, отделяющим нас от Москвы. Каждый наш шаг, сделанный в бескрайной пустыне Арктики, был известен всем трудящимся Советского Союза. Каждую минуту мы чувствовали на себе их пристальное внимание и заботу...

НАШЕ СНАРЯЖЕНИЕ

Четвертый вопрос подготовки к перелету — *снаряжение экспедиции.*

Специальное снаряжение распределялось между самолетами звена так.

На борту моего самолета («Н-127») было отличное радиооборудование — коротковолновый радиоприемник и передатчик для постоянной двухсторонней связи между самолетами в воздухе и с землей; длинноволновый радиоприемник и передатчик для ориентировки в полете и приема сигналов радиомаяка; радиопеленгатор, при помощи которого мы могли лететь в сплошном тумане, не видя неба и земли, пользуясь направленными на нас волнами какой-либо радио-

станции — они должны привести нас прямо к ней. Все это оборудование находилось в распоряжении летящего со мной радиста товарища Иванова.

На борту самолета второго летчика моего звена товарища Махоткина («Н-128») было установлено стандартное радиооборудование, полагающееся каждому экспедиционному самолету. Зато Махоткин располагал всеми необходимыми штурманскими инструментами безукоризненного качества. Все это оборудование находилось в распоряжении воздушного штурмана товарища Аккуратова.

Таким образом звено в целом располагало всеми современными средствами воздушной и наземной ориентировки. Вооружены мы были, что называется, до зубов.

Мы знали, что нам придется пролетать по пятисот и более километров, не встретив ни одного населенного пункта. На случай вынужденной посадки в этих местах, если не сумеют быстро оказать помощь и нам придется итти пешком, мы взяли все необходимое, чтобы было легко и ждать помощи, и передвигаться самостоятельно. Мы погрузили на каждую машину полуторамесячный запас продовольствия, легкое, но теплое обмундирование и спальные мешки, изготовленные из меха неблюя и пыжика. Хотя этот мех и не является самым теплым (собачий, например, теплее), но зато он почти втрое легче собачьего, а у нас каждый грамм на учете.

Кроме этого, на каждой машине была трехместная шелковая палатка яркооранжевого цвета. Шелковые палатки очень легки и плохо пропускают тепло, т. е. обладают почти идеальными для Арктики качествами. Цвет же мы подобрали для того, чтобы в случае нужды их было хорошо видно на большом расстоянии. Вместо штанг палаткам служили бамбуковые палки от обыкновенных лыж, которые мы также захватили по паре каждому. Мы не забыли и легких санок, а на случай вынужденной посадки в Карском или Баренцовом морях были трехместные клиппер-боты — резиновые лодки.

Для самолетов мы взяли не только мелкие, но и тяжелые запасные части. На машину Махоткина погрузили запасную лыжу, а на мою — запасной винт.

В общем два месяца подготовки не прошли даром. Мы обдумали и предусмотрели все — даже забросили в Нарьян-Мар самолетные колеса. Мы вернемся из перелета не раньше

конца мая. В Москве будет уже совершенно сухо, а в Нарьян-Маре еще не вскроются реки. На льду Печоры можно будет одинаково хорошо и сесть на лыжах, и взлететь на колесах. Обдумав это, мы решили на обратном пути именно в Нарьян-Маре «переобуть» свои самолеты. Для переброски самолетных колес использовали самолет Фариха.

Летчик Фарих немного раньше нас — 25 марта — вылетел из Москвы в Амдерму на двухмоторном пассажирском самолете. Он получил задание перевезти пассажиров в Амдерму, забрать пушнину и почту на острове Вайгач и других полярных станциях и вернуться обратно в Москву. По пути он должен был сделать посадки в Архангельске и Нарьян-Маре. Воспользовавшись этим, мы поручили Фариху перебросить в Нарьян-Мар колеса для наших машин.

И, наконец, кроме всего необходимого снаряжения, запасных частей и продовольствия, мы захватили почту, свежие газеты и литературу для зимовщиков полярных станций, лежащих на нашем пути. В итоге нагрузились настолько основательно, что наши машины, судя по нормам, принятым для обычных «П-5», имели перегрузку по семисот килограммов. К счастью, это был так называемый «запас мощности». Получился он оттого, что в самолете не было места. Грузить было некуда, и он летал недогруженный. Теперь, после нашей реконструкции, мы впервые использовали полностью всю его мощь.

*

Когда все было обдумано, взвешено, проверено и проведено в жизнь, когда участники перелета до конца усвоили стоявшие перед ними задачи, а самолеты были опробованы в воздухе, нагружены и стояли готовые к старту, — я доложил Отто Юльевичу Шмидту, что подготовка к перелету закончена. Подробно расспросив о ходе подготовки, проверив, все ли предусмотрено, приняты ли все меры разумной предосторожности, он приказал вылетать утром 29 марта...

В ПУТЬ!

На иссиня-белом снегу Московского аэродрома поблескивают свежим лаком и новенькими стеклянными лимузинами

две стройных машины. Они радуют глаз веселой окраской. Мы же, экипаж этих двух новеньких выносливых птиц, радовались тому, что все наконец готово и через несколько минут начнем большой арктический перелет.

С утра подморозило. Выпавший за ночь снежок закрыл появившиеся на аэродроме проталины. По небу низко ходили тяжелые снеговые облака. Резкий, порывистый ветер нет-нет да подхватывал неокрепший снег и кружил его по пустынному аэродрому.

Это нас не устраивало. Лететь нам на север, и встречный ветер будет мешать.

Бортмеханики доложили о готовности самолетов к рейсу. Вроде все готово, а вылетать нельзя. Ох, уж эта служба погоды! Ее неаккуратность стала до того привычной, что бедовый народ — летчики, и те перестали острить на ее счет и махнули рукой...

К самолетам подходят провожающие. Среди них я узнаю начальника Гражданского воздушного флота товарища Ткачева и своих друзей по работе — товарищей Бабушкина и Папанина.

Четырехлетний сын Миша уже побывал в кабине самолета и теперь переходит с рук на руки. Всем хочется повозиться со смелым мальчиком. Он, конечно, очень доволен, потешно пожимает протягиваемые ему руки, но вдруг устраивает скандал:

— К папе хочу!..

Увязая в свежих сугробах, к самолетам пробирается группа рабочих. Среди них узнаю товарищей по работе на заводе им. Гольцмана. Вспоминаю: еще вчера директор завода товарищ Балуев говорил мне, что рабочие решили послать письмо зимовщикам в бухту Тихую. Значит это они.

На аэродроме возникает митинг.

— Второй раз мы провожаем в Арктику нашего бывшего рабочего, токаря, моториста, а теперь — Героя Советского Союза Михаила Васильевича Водопьянова, — говорит, открывая митинг, товарищ Балуев. — Коллектив нашего завода в течение нескольких месяцев работал над оборудованием машин для нынешнего перелета. И теперь я заявляю: машины, на которых полетят товарищи Водопьянов и Махоткин, оборудованы так, что обеспечат успешное выполнение задания...

Парторг завода товарищ Белов от имени рабочих завода передает всему нашему звену пожелание счастливого пути и зачитывает вслух коллективное письмо рабочих к зимовщикам бухты Тихой:

— Дорогие товарищи, — громко читает он. — Вам, зимовщикам бухты Тихой, коллектив завода им. Гольцмана шлет свой пролетарский привет.

Собравшиеся дружными аплодисментами присоединяются к приветствию рабочих.

Парторг продолжает:

— Мы все с напряженным вниманием следим за вашей жизнью, за вашей работой там, на далеких северных границах нашей любимой родины. Мы знаем, что, находясь в тяжелых условиях Арктики, вы с честью выполняете почетную задачу освоения Севера, поставленную перед вами партией и правительством.

«Самолеты, на которых летят к вам полярные летчики, переделаны нами под арктический перелет по конструкции товарища Водопьянова и его бортмеханика товарища Бассейна.

«В стахановское движение, охватившее всю нашу великую родину, включился и наш завод. Мы недавно провели стахановскую декаду. По нашему обращению к нам присоединились и также провели стахановский декадник все ремонтные предприятия Гражданского воздушного флота.

«Застрельщиками стахановского движения на нашем заводе являются комсомольцы и коммунисты. Такие люди, как член партии Фирсов, член партии Сычев и комсомолец Израилев, известны уже далеко за пределами нашего завода. Они сумели овладеть техникой, дали образцы работы, и по ним равняются остальные работники завода.

«Мы знаем, что условия вашей работы гораздо труднее наших, но мы ни на минуту не сомневаемся в том, что вы, на основе широко развернувшегося стахановского движения, освоите далекий Север, своей героической и самоотверженной работой внесете еще одну замечательную частицу социалистического труда в историю построения социализма.

«С большой энергией и уверенностью пойдем к новым победам!»

Товарищ Белов кончил читать. Провожающие бурно одобрили прекрасную инициативу рабочих.

Пришлось выступить и мне. Я сказал всего несколько слов: поблагодарил за машины, попрощался. Надо спешить! Пока шел митинг — принесли сводку погоды. Хотя в ней было мало утешительного, но надо вылетать. Нас не пугало, что от Москвы до Архангельска стояла низкая облачность и видимость не превышала четырех километров. При такой погоде летать вполне можно. Если же ждать лучшей, то можно дождаться худшего — растает аэродром...

Спускаясь со стремянки, которая заменяла трибуну во время митинга, и пожимая десятки протянутых навстречу знакомых и незнакомых рук, я скомандовал:

— По машинам!..

Экипаж быстро занял свои места.

Какое-то радостное, приподнятое настроение овладело нами. Хотелось скорее вылететь, доказать всем собравшимся здесь людям, что мы готовы с честью оправдать их доверие, высокое доверие партии и правительства, поручивших нам ответственный перелет.

Я уже садился на свое место, когда к самолету подбежала запыхавшаяся молодая женщина.

— Подождите, товарищ Водопьянов! — еще издали кричала она.

— Что случилось?

— Я хочу попросить вас передать вот это письмо и маленькую посылку товарищу Горецкому, на мыс Желания...

Разве можно отказать человеку в такой просьбе? Я взял сверток, передал его Иванову, который заведывал у нас почтой, и пообещал обязательно привезти ответ. Какой трогательной благодарностью зажглись ее глаза!..

Наконец я в кабине. Ноги привычно легли на педали. Глаза не обнаружили никакого беспорядка в показаниях многочисленных приборов. Окинув прощальным взглядом столпившихся у самолетов друзей и товарищей, проверил на месте мотор и стал рулить на старт.

Часы показывали без четверти одиннадцать. Мы в воздухе. Сделав прощальный круг над аэродромом, еще раз убедившись в нормальной работе приборов, мы взяли направление на норд — на Архангельск...

★

Мне много рассказывали об искусстве Аккуратова. Говорили, что, несмотря на свою молодость, он прекрасный воздушный штурман, хорошо умеет вести самолет по заданному курсу. Я человек доверчивый, но когда речь идет об успехе порученного мне перелета — на слово не верю. Участок Москва—Архангельск мне был знаком, и я с уверенностью мог сказать, что и без штурмана здесь никогда бы не заплутался. Аккуратов же летел по нему впервые. И я решил сразу же, на первом участке, проверить его искусство.

Еще на земле мы договорились, что от Москвы до Архангельска звено поведет Аккуратов. Головным пойдет самолет «Н-128». На всякий случай я предупредил Махоткина:

— Если я в воздухе неожиданно сделаю круг — не дожидаясь никаких указаний по радио, садись ко мне на хвост. Круг означает приказание: «вести звено буду я».

Выбравшись из лабиринта Москвы, я пропустил вперед самолет Махоткина, а сам пошел немного сзади и слева. Началось испытание Аккуратова. И нужно сказать, что молодой штурман этот «экзамен практики» выдержал блестяще. Несмотря на плохие метеорологические условия, несмотря на то, что по пути нам не раз приходилось попадать и в туман, и в снегопад, и в низкую облачность, Аккуратов уверенно вел машины и привел их точно — к Архангельску.

Знакомая картина расстилалась внизу. Черная змейка железной дороги, аккуратные палочки сосен в перелесках, занесенные снегом, какие-то особенно чистые городки и села.

От Вологды до самого Архангельска под нами ковром расстилались вечнозеленые леса. Когда-то здесь была непроходимая глушь, чащоба. Теперь лес жил, в нем пульсировала жизнь нашей страны. Внизу то и дело мелькали поселки промышленников-лесорубов. Сверху мы узнали знакомые точки тракторов. Они тащили за собой вереницы нагруженных свежими бревнами саней по прямым, как стрела, ледяным дорогам. Лес, сплошным массивом тянущийся на сотни километров, лес жил. В нем работали люди — наши советские люди, заготавливающие лучший в мире строевой лес и для наших строек, и для экспорта...

Как я и ожидал, моторы работали прекрасно. Через семь часов тридцать минут после вылета из Москвы мы уже кружились над Архангельском.

Весь экипаж моего звена, занятый подготовкой к перелету, давно не летал. После большого перерыва первый участок пути нас немного утомил. Шутка сказать — высидеть семь с половиной часов в самолете почти неподвижно, в то время как машину болтает и бросает вверх и вниз. Правда, мне показалось, что мы прилетели очень скоро. Но летчику всегда кажется, что время идет быстрее. Он занят управлением самолета, ему скучать некогда.

Стоило нам только вылезти из самолета, поразмяться, — и усталость как рукой сняло: архангельцы устроили очень радушную встречу. К тому же сознание того, что первый этап перелета завершен благополучно,что тысяча восемьдесят километров пути уже остались позади, вселяло бодрость и уверенность, удесятеряло силы.

В Архангельске мы узнали, что только сегодня летчик Фарих вылетел отсюда на Усть-Цыльму. Оказывается, по пути его задержала погода, он был вынужден сесть в Вологде и двое суток сидеть здесь. Несмотря на неожиданную задержку, мы были уверены, что нам с ним не придется встретиться. Повидимому, он на сутки или на двое раньше нас долетит до Амдермы и организует там встречу наших самолетов. Конечно, зимовщики Амдермы знают о нашем прилете и сами готовятся к встрече, но авиация тонкое дело, и одних прекрасных порывов для нее мало. Как-то спокойнее садиться, когда знаешь, что на аэродроме есть люди, знакомые с авиацией и знающие, как надо принять самолет на земле.

Я не рассчитывал на встречу с Фарихом, но рассчитывал на его помощь, на то, что он хорошо проинструктирует зимовщиков. Я знал, что Фарих по этому маршруту летает не впервые и ему знакомы и здешние места, и, что особенно важно, местные условия.

Вечером мы с удовольствием рассказали о своем перелете комсомольскому активу Архангельска, и, хорошо отдохнув за ночь, 30 марта вылетели дальше, в Нарьян-Мар. Четыре часа спокойного полета, и лыжи наших машин заскользили по снегу: мы достигли центра Ненецкого национального округа. Аккуратов привел самолеты в Нарьян-Мар как по линейке.

После посадки Махоткин, не скрывая гордости за своего штурмана, спросил:

— Ну как, Михаил Васильевич?

Что я ему мог ответить на это?

— Приветствую, хорошо ведет, — сдержанно сказал я. — Видно, что человек овладел техникой.

Без выступления и здесь не обошлось. Меня особенно просили притти в школу и рассказать ребятам о своих полетах и о спасении челюскинцев. Пришлось итти. Ребята остались довольны рассказом и взяли на себя обязательство учиться на «отлично».

— Когда вы вернетесь с Земли Франца-Иосифа, — говорили они, — мы вам отрапортуем, что взятые на себя обязательства выполнили.

ВСТРЕЧИ В НАРЬЯН-МАРЕ

Город Нарьян-Мар, куда мы прилетели 30 марта, центр Ненецкого национального округа. Это новый город, выросший при советской власти, точнее — за несколько последних лет. Впрочем, иначе и не могло быть. До Великой социалистической революции все кочевые племена, жившие в Большеземельской и Малоземельской тундрах, царскими чиновниками презрительно именовались «дикими», а народ их даже в официальных документах назывался «самоедами». У царского правительства не было ни желания, ни средств на освоение этого богатейшего края. Он был отдан в полное владение хищникам-купцам, без зазрения совести грабившим местное население и насаждавшим здесь царскую «цивилизацию», состоявшую из водки и сифилиса. Только при советской власти кочевые племена тундры почувствовали заботу о себе, получили государственную помощь, начали развиваться и экономически, и культурно. Впервые за всю свою историю народ получил право называться своим именем, а не кличкой; получил свою письменность и, наконец, свою территорию.

Ненецкий национальный округ по своей величине может оставить позади некоторые западноевропейские государства. Его протяженность с запада на восток девятьсот километров и с юга на север около трехсот. При всей своей огромной территории округ до недавнего прошлого совершенно не имел дорог. Только зимой, после того как установится санный путь, можно было проехать на оленях или собаках из одного селения в другое. Из Нарьян-Мара, например, в важнейший

районный центр Пешу можно было добраться на оленях или лошадях только в течение четырех месяцев в году, потратив на переезд четыре-пять дней. Все остальное время — с апреля по ноябрь — Пеша была отрезана от окружного центра. Не в лучшем положении находились и другие районы. Само собой разумеется, что подобная «связь» никого не могла удовлетворить. Если же подсчитать время, затраченное ответственными работниками округа на разъезды, то получится, что они бóльшую часть своей жизни находились в пути, т. е. теряли время даром.

Отсутствие средств сообщения тормозило развитие национального округа. И тогда на помощь пришел самолет.

Осенью 1935 года Ненецкий окрисполком приобрел два легких одномоторных самолета типа «СП», а в начале 1936 года еще и санитарный самолет. Полярные летчики Сущинский и Клибанов горячо принялись за освоение воздушной трассы над тундрой и за короткое время покрыли весь Ненецкий национальный округ густой сетью воздушных линий. Путь из Нарьян-Мара в Пешу стал возможен в любое время года и сократился с четырех-пяти суток до двух часов сорока минут.

Округ получил быструю, надежную и бесперебойную связь. Тормозило дело только отсутствие карт, хоть приближенно характеризующих местность. Имеющиеся в распоряжении летчиков десяти- и двадцатипятиверстки настолько врали, что ими просто невозможно было пользоваться. В первые же полеты летчики убедились в этом. Важнейшие ориентиры, — например, Колоколковская губа — имеют на карте совершенно другие очертания и находятся не там, где обозначены; очертания и географическое положение важнейших рек округа — Шапкино, Лая, Безмошица, Хоседа, Щучица — и ряда крупнейших озер нанесены на карту должно быть наугад.

Летчики Сущинский и Клибанов работали не за страх, а за совесть. Они с честью преодолевали все трудности, изучали местность, сами исправляли карты и одинаково хорошо овладели полетом над тундрой.

Между прочим — для полетов в зимних условиях здесь оказалось совершенно непригодно стандартное летное обмундирование. Летному составу пришлось пользоваться малицей, меховыми брюками и пимами, т. е. в основном пере-

нять ненецкую национальную одежду. Она оказалась теплой, удобной и не раз выручала при вынужденных посадках.

Появление самолета в тундре содействовало культурному росту населения. Стоило самолету сесть в каком-нибудь из населенных пунктов, и туда съезжалось все окрестное население за сорок — пятьдесят километров, посмотреть на самолет и «воздушного каюра» — летчика. Воспользовавшись интересом ненцев к самолету, летный состав провел много бесед со взрослыми и учащимися, поднимал в воздух лучших ударников и стахановцев. Появление же санитарного самолета ознаменовалось тем, что была оказана срочная медицинская помощь оленеводу. Самолетом же был доставлен врач в рыбацкое селение Несино к умирающей от родов жене рыбака. Как в том, так и в другом случае своевременная врачебная помощь спасла жизнь людям. Весть об этих случаях с быстротой молнии разнеслась по тундре и стала известна в каждом стойбище, в каждом чуме. Самолет завоевал большой авторитет у ненцев, а летчики навсегда стали их желанными и почетными гостями.

За короткое время — с декабря 1935 года до мая 1936 года — самолеты Ненецкого округа налетали за двести девяносто восемь часов тридцать три тысячи километров, перевезли сто сорок восемь пассажиров. Самолеты, например, крепко помогли партийным организациям в работе по проверке и обмену партийных документов.

С каждым днем самолеты завоевывают все бо́льшую и бо́льшую популярность среди населения округа. Летный состав всегда встречается радушно и получает необходимую помощь как в населенных пунктах, так и в отдельно стоящих чумах ненцев-оленеводов.

Вечером нас навестили летчики местной авиации Сущинский и Клибанов. Зная местные обычаи, мы предложили гостям чаю. После обычных в таких случаях воспоминаний об общих друзьях и знакомых, разговор сам собой перешел на одинаково интересующую всех нас тему — о полетах за полярным кругом. Мы попросили местных товарищей поделиться своим опытом. Они не заставили себя упрашивать.

— Здесь, в Ненецком национальном округе, — рассказал товарищ Сущинский, — я первый открыл воздушную линию из Нарьян-Мара в Колоколкевскую культбазу, находящуюся на берегу Баренцова моря. Открытие не обошлось без при-

ключений, с которыми не мешало бы ознакомиться летчикам, попадающим в первый раз в наши места...

«Дело было так. В первых числах января 1936 года я получил задание доставить на самолете в Табседу (так называется Колоколковская культбаза) двух кооператоров. Взяв на борт горючего на четыре часа полета и трехдневный запас продуктов, мы двинулись в путь.

«В этом районе лететь мне приходилось впервые. Земные ориентиры были еще не обследованы, полетные карты мало внушали доверия, и оставалась одна надежда на компас.

«В начале полета погода нам благоприятствовала, была хорошая видимость, но я умышленно летел низко, чтобы лучше познакомиться с земными ориентирами. Под нами плыла однообразная белая тундра. Нигде ни кустика, ни деревца. Только иногда слева, километрах в двадцати, мелькала узенькая черная полоска — река Нерута, с небольшим леском по берегам. Я знал, что Нерута впадает в Колоколковскую губу. Она была первым и единственным земным ориентиром, подтверждавшим правильность направления.

«Вскоре черная полоска слева резко оборвалась. Очевидно, начиналась Колоколковская губа. Я снизился до двухсот метров и с большим трудом различил очертания низких берегов губы, сплошь покрытой льдом. По губе разгуливал поземок, мешавший рассмотреть и без того плохо видный низкий берег. Со стороны моря надвигался густой туман. Он преградил нам путь в Табседу, до которой осталось каких-нибудь тридцать километров. Возвращаться не хотелось, сунуться в туман и искать Табседу в тумане тоже удовольствия мало. И я стал кружить перед туманом, открыв кран верхнего бака, чтобы перепустить бензин в нижний бак, на котором я летел до сих пор. Сделав несколько кругов, обнаружил, что горючее не идет. Повидимому, засорился бензинопровод. В нижнем баке бензин уже был на исходе, и на обратный путь его нехватит. Поневоле приходится садиться. Но садиться в тридцати километрах от населенного пункта для летчика просто неприлично, и я решил: была — не была! Полезу в туман, может удастся найти Табседу.

«Пролетав в тумане минут тридцать, я убедился, что продолжать поиски Табседы бесполезно. Зато и сесть очень рискованно: внизу все бело, где кончается туман и начи-

нается снег — сам чорт не разберет. На счастье, мелькнули какие-то черные точки, и, ориентируясь по ним, я благополучно сел.

«Оставив машину с работающим мотором, мы пошли посмотреть, что помогло нам так удачно сесть. Это оказались бочки — две пустых и одна полная, закупоренная. Мои пассажиры, кооператоры, знающие свою тару, объяснили, что в закупоренной бочке должна находиться соленая рыба, которую рыбаки по каким-то причинам не успели вывезти. Такое предположение подняло дух. Не так плохо, сделав вынужденную посадку в тундре, кроме скромного трехдневного запаса продуктов иметь в своем распоряжении большую бочку с соленой рыбой. Чтобы еще больше ободрить своих пассажиров, я весело воскликнул:

« — С такими ресурсами продовольствия мы можем целую неделю «куропачить»!

«Выражение «куропачить», т. е. пожить в тундре так, как живут куропатки, зарывшись от холода в снег, у нас заменило неприятные слова: «вынужденная посадка».

«Мотор продолжал работать и расходовать драгоценный бензин. Я долго не решался выключить его, все еще не теряя надежды на улучшение погоды. На нашу беду, погода с каждой минутой ухудшалась. Ветер усиливался. Начиналась пурга. По всему было видно, что «куропачить» нам не миновать. Скрепя сердце, пришлось подрулить поближе к «продовольственной базе» — к бочкам — и остановить мотор.

«Выключив и зачехлив мотор, мы поставили самолет хвостом к ветру, чтобы ветер прижимал крылья к земле. При таком положении от давления ветра страдают, как известно, хвостовое оперение и элероны. Пришлось смириться с этим, так как поставить самолет носом к ветру было рискованно: сильным порывом его могло легко перевернуть. Привязать же машину было не к чему. Все же, чтобы сохранить хвостовое оперение от разрушающего действия ветра, мы соорудили снеговую стенку вокруг самолета, под лыжами вырыли яму и, опустив их туда, засыпали снегом.

«Северная ночь большая, тянется свыше двадцати часов. Нам торопиться некуда. За ночь мы, по очереди работая одной лопатой, основательно закрепили самолет и устроили для себя нечто вроде снеговой избушки. Она защитила нас

от ветра, но не от холода. Сидеть в ней при двадцатисемиградусном морозе не было никакой возможности. Особенно мне, одетому в простое меховое пальто. Холод неумолимо высасывал вырабатываемое моим телом тепло. Пассажиры чувствовали себя несравненно лучше, так как были одеты в ненецкие малицы. Они смогли даже несколько часов поспать, а я, чтобы не замерзнуть, через каждые полчаса вынужден был вылезать из избушки и заниматься физкультурой.

«С рассветом погода улучшилась. Голод давал себя чувствовать. Поручив одному из пассажиров греть на паяльной лампе чай, я с другим направился к заветной бочке. Мы уже предвкушали роскошный завтрак, споря о том, какая именно рыба находится в ней. С помощью лопаты вскрыть бочку не представило никакого труда. Но каково же было наше разочарование, когда через разбитое дно на снег посыпалась... чистая соль!

«Делать нечего. Надо как-то выходить из затруднительного положения. С помощью бинокля мы начали обследовать окружающую местность. Неподалеку обнаружили что-то похожее на оленью тундровую дорогу. Значит, рано или поздно кто-нибудь по ней проедет. Установили непрерывное наблюдение.

«Когда видимость немного улучшилась, наблюдатель крикнул:

«— Вижу оленью упряжку!

«Мы начали свистеть, кричать, бегать вокруг самолета, пытаясь всячески обратить на себя внимание едущего. Тщетно! Не доезжая до нас километров двух, упряжка свернула в сторону и проехала мимо, не заметив или не желая замечать нас.

«Но наше разочарование длилось не долго. Не прошло и часа, как упряжка все же подъехала к нам. Оказалось, что ненец ездил по тундре проверять капканы и, заметив нас, решил предложить свое гостеприимство. Он не мог себе представить, что «воздушные каюры» нуждаются не в гостеприимстве, а в помощи...

«Погостив сутки в чуме и дождавшись хорошей погоды, мы самостоятельно долетели до Табседы.

«С тех пор я не летаю без малицы и мечтаю о том, чтобы оборудовать свой самолет легким радиопередатчиком.

Тогда производительность нашей летной работы возросла бы минимум вдвое.

«— Я уверен, — сказал Сущинский, заканчивая свой рассказ, — что не пройдет года, как вся тундра до самого Уральского хребта будет освоена. Мы будем летать над ней так же, как летают наши товарищи в любом месте населенной части Советского Союза...»

Мы внимательно прослушали рассказ товарища Сущинского и вполне разделили его уверенность. Для развития советской авиации предоставлены безграничные возможности. Она идет и будет итти вперед гигантскими шагами. Порукой тому — преданные своему делу неизвестные герои. В нашей стране много рядовых летчиков, подобно товарищу Сущинскому безгранично любящих свое дело, готовых ради него на любые жертвы. Этими безвестными героями, беззаветно преданными своей родине, стремящимися как можно выше поднять над миром знамя ее достижений, сильна не только наша авиация. Таких героев можно найти везде — в любом уголке Советского Союза, в любом деле. Их открыла в глубинах нашего талантливого народа, вывела и воспитала ленинская партия. В этом—несокрушимая сила нашей чудесной страны...

Второй летчик Ненецкого национального округа, товарищ Сущинского по летной работе, молодой пилот Клибанов попал сюда не совсем обычным путем. Он работал в Архангельском отряде Аэрофлота, когда туда прибыли закупленные Ненецким округом самолеты. Приехавший с ними Сущинский находился в затруднительном положении: на втором самолете лететь некому. Клибанову давно хотелось побывать за полярным кругом, и он охотно согласился помочь Сущинскому перегнать машины в Нарьян-Мар.

— Приняв машину, — рассказывает он, — я опробовал ее в воздухе и, имея на борту пассажиром руководителя ненецкой авиации товарища Капачинского, в паре с Сущинским, полетел в Нарьян-Мар. До Усть-Цыльмы пришлось лететь тайболой (тайгой). Для меня это не было новостью, так как опыт полетов над лесом я приобрел на линиях Сыктывкар — Троицко-Печорск и Сыктывкар — Ижма. Миновав Усть-Цыльму, стал готовиться к встрече с Полярным кругом. Его я приветствовал покачиванием самолета...

«Мне до сих пор приходилось много слышать о Большеземельской тундре, но никогда не приходилось летать над

ней. Зная, что район тундры начинается вскоре после Усть-Цыльмы, я с любопытством вглядывался в расстилавшиеся внизу картины. На этот раз никакого впечатления я так и не получил, так как все время пришлось лететь над Печорой, а ее побережье по обе стороны далеко заросло лесом и ярой (кустарником). Зато впоследствии мне пришлось досыта налетаться над самой настоящей тундрой...

«Впрочем, буду рассказывать все по порядку, — спохватился Клибанов и продолжал: — В Нарьян-Мар мы прилетели благополучно. Машина мне понравилась. Сущинский — тоже. Повидимому почувствовав это, он стал расхваливать мне интерес предстоящих полетов над теми местами, где еще не летал самолет; о трудностях и прелести освоения новых линий. Впоследствии оказалось, что, уговаривая меня исподволь, он уже успел договориться с командованием Архангельского отряда Аэрофлота о том, чтобы меня задержать в Ненецком округе на всю зиму. Не знаю, что подействовало больше — желание полетать в новом месте или дипломатические способности Сущинского, но так или иначе я с удовольствием остался здесь.

«Первую трассу решено было проложить из Нарьян-Мара в Пешу. По ней до сих пор никто никогда не летал, и мы решили лететь вдвоем. Тут в дело ввязалось маленькое «но». Бортмеханик один, а самолета два. Естественно, что справиться ему трудно: ангара нет, маслогрейки нет и вообще ничего еще нет. Есть только два самолета, бортмеханик и... желание открыть первую линию как можно скорее! В результате — начались первые трудности.

«Пока мы втроем запустим один самолет и займемся другим, у первого от продолжительной работы на малом газу мотор свечи закидает и остановится. Бросимся к первому — остынет второй мотор. А январский день маленький, не успеешь оглянуться — уже темно. Три дня бились так и ничего не добились, решили, что вылетит первым тот, чей мотор раньше запустится, а бортмеханик, наладив второй самолет, вылетит со вторым летчиком вдогонку.

«Таким образом, выпустив Сущинского, через сорок минут я вылетел за ним, взяв курс на Пешу. Прошел некоторое время вдоль Печоры, засек угол сноса и, определив путевую скорость, вышел в тундру. Сразу же обнаружил расхождение между картой и землей. Дело плохо! Этак не трудно и про-

скочить Пешу. Решил сознательно отклониться вправо от курса с таким расчетом, чтобы выйти на Пешскую губу и уж от нее, ориентировавшись, искать Пешу.

«Лечу и всматриваюсь вниз. Так вот она какая тундра! На первый взгляд — будто ничего. Ровно. Снег. Сплошная посадочная площадка. Но зато — никаких признаков жизни, а до Пеши двести восемьдесят километров. В случае чего прогулка пешком доставит мало удовольствия. Но так как до тех пор такого рода удовольствий мне испытать еще не приходилось, то над этой возможностью я особенно не задумывался.

«Немного не дотянув до Тиманского камня, замечаю, что там метет. Забрался повыше, пошел над пургой и вышел на Пешскую губу. Определив свое местонахождение, повернул на реку Пешу и впервые столкнулся с характерным явлением этих мест.

«Уверен, что лечу правильно, что на одной из извилин реки должен показаться поселок Нижняя Пеша. Но поселка не вижу, несмотря на то, что иду на высоте всего каких-нибудь трехсот метров. Обнаруживаю его совершенно случайно. Спешно сажусь. И что же? Оказывается, вокруг поселка растет яра и цвет ее сливается с цветом поселка. В дальнейшем, зная хорошо плес реки и все ее изгибы у поселка, я неоднократно подолгу искал его. Исключительный камуфляж!

«Прибытие самолета вызвало переполох в Пеше. Все население, забросив работу, собралось к реке. Люди, видевшие самолет впервые, не верили, что я долетел из Нарьян-Мара до Пеши в два часа сорок минут.

Обеспокоенный отсутствием Сущинского, я немедленно вылетел в Индигу и, не найдя его там, на другой день вернулся в Нарьян-Мар. Здесь я узнал, что Сущинский вернулся, не долетев до Пеши, и на другой же день, не дождавшись меня, вылетел в Табседу, но сообщений о его прилете туда еще не поступало. Мне оставалось одно — вылететь на розыски товарища, что я и сделал.

«Вылетев на Табседу, я обнаружил грехи карты. На ней отсутствовали реки, в то время как на местности их оказалось множество.

«По мере приближения к морскому побережью холмистая Малоземельская тундра перешла в совершенно ровное и гладкое плато. Залюбовавшись им, я не заметил, как вошел

в дымку и оказался в гуще ее. Видимость в стороны почти исчезла, но над головой безмятежно сияет солнце. Внизу с трудом различаю землю. Море уже близко. Чтобы не залететь в него, вынужден итти бреющим полетом. Иду. По времени уже должна показаться Табседа, но на земле ничего похожего на селение нет. Иду. Внезапно обнаруживаю прямо под собой ненецкий чум. Делаю разворот и захожу на посадку. Нужно выяснить свое местонахождение, так как карте верить нельзя. Я уже успел убедиться в том, что ее показания резко расходятся с действительностью.

«Ненцы хорошо встретили нас и первым долгом поинтересовались, есть ли у нас еда и не хотим ли мы есть. Я был очень тронут таким вниманием, но от обеда отказался. Выяснив, где Тобседа, я вылетел по указанному направлению и скоро опустился у поселка. Опять поздно! Сущинский уже вернулся в Нарьян-Мар, а нам из-за скверной видимости пришлось заночевать в гостеприимной культбазе.

«Утром вылетел обратно в Нарьян-Мар. Первоначально все шло хорошо, но скоро меня стал беспокоить запах бензина. Сказав об этом бортмеханику, стал высматривать, куда бы приткнуться. Скоро показалось подходящее озеро между холмами. Сел. Не успел осмотреть мотор, как он сам остановился. Оказывается, лопнул бензинопровод и мы сели в ста километрах от ближайшего жилья без единой капли горючего в баках. Оставалось «куропачить» и ждать помощи.

«В дни моего первого «куропачьего чума» на мне больно сказалось незнание тундры и ее жизни. Аварийный паек состоял из двух плиток шоколада и пачки печенья. Лыж мы с собой взять не догадались, ружья — тоже. Кругом летали куропатки, а мы сидели голодные и не могли пройти даже нескольких шагов по глубокому снегу. Несмотря на все наши попытки, яра не горела, в то время, как у ненцев в чумах она прекрасно горит. В довершение ко всему я был одет в кожаный комбинезон и буквально замерзал. Бортмеханик Катушенок оказался догадливей. В малице и пимах он чувствовал себя не плохо.

«Мороз стоял двадцать — двадцать пять градусов, и за три ночи мы перепробовали все: и в самолете сидеть, и под самолетом, и рыли яму в снегу, — все равно было холодно. На четвертые сутки, не видя помощи, мы решили сделать

себе лыжи из самолетных. Машину спас появившийся на горизонте самолет Сущинского...

«Куропачий чум» послужил хорошим уроком. Правда, во время вынужденной посадки думалось только об одном: «Эх, если бы выбраться опять к людям! Ноги бы моей больше в тундре не было»... Но стоило вернуться в Нарьян-Мар, как, позабыв о своих мыслях, я стал хлопотать о том, как бы скорее перебросить горючее к оставленному в тундре самолету...

«Но самое тяжелое «куропаченье» оказалось впереди.

«Во время одного из очередных полетов из Пеши в Индигу на Тиманском камне на нас налетел шквал. Указатель скорости отказал, вокруг ничего не видно, лететь невозможно. Пришлось кое-как сесть. Сели. И сели крепко.

«Четверо суток крутила такая пурга, что кругом стояла глубокая тьма. Хорошо, что мы успели поставить самолет хвостом против ветра. Ветер рвал лишь элероны, и мне пришлось все время держать ручку. Даже коленку стер!

«Мало того, что вокруг буйствовала пурга, — температура колебалась от сорока до сорока восьми градусов мороза. Единственное спасение перевязать малицу ремнем у пояса, убрать из рукавов руки, втянуть голову и превратить малицу в спальный мешок.

«Так мы просидели четверо суток, не вылезая из кабин своего самолета. На пятые сутки пурга утихла. Несмотря на мороз, мы решили итти в Индигу пешком, так как разогреть мотор было просто невозможно. Расстояние небольшое, и, наученные горьким опытом «куропачьего чума», мы теперь возили с собой лыжи, так что все окончилось благополучно.

«Итогом двух вынужденных посадок было возникновение горячего желания во что бы то ни стало одолеть тундру, но не шутить с ней. В дальнейшем мы научились глубоко разбираться в сводках погоды и, прежде чем вылететь, анализировали их.

«При плохой погоде, летать в тундре почти невозможно. Итти бреющим полетом очень трудно, так как однообразный белый фон обманывает. Часто создается впечатление, будто самолет идет высоко, а на самом деле он едва не касается лыжами снега. В таких случаях особенно опасны возвышенности, когда действительная высота полета неизвестна. По сути дела летишь слепым полетом и в то же время напря-

гаешь зрение, чтобы заметить что-либо под собой. В таких случаях рад бы лететь над лесом, и если он где-нибудь поблизости есть — стараешься свернуть туда.

«В хорошую погоду лететь над тундрой приятно. Смотришь вниз, и тебя не покидает впечатление, будто летишь над облаками. Внизу изредка мелькают чумы. Ненцы-оленеводы при звуке мотора выходят смотреть на самолет. Однажды один из таких зрителей уверял меня, будто, пролетая над чумом, самолет остановился в воздухе, посмотрел, как живут ненцы, и полетел дальше. Стоит же только сесть у чума, как попадаешь во власть гостеприимных хозяев-ненцев. Они прямо-таки не знают, как лучше принять дорогих гостей. Сейчас же появляется перед тобой обязательный чай и начинается общее «айбурдание» (еда). Подают лакомые блюда — сырую оленину в мороженом виде. В знак особого уважения хозяин преподносит тебе расколотую кость ноги оленя с мозгом. Действительно, вкусная вещь! Спать уложат на лучших «постелях» (шкурах оленя).

«Еще несколько лет тому назад в ненецких чумах бывало грязно и дымно. Кишмя кишели насекомые. Сейчас этого уже нет. Культура проникает в чум. Вместо костра появились печки-буржуйки. Культбазы научили ненцев мыться, привили чувство опрятности. Мне, например, пришлось однажды ночевать в чуме ненца Алексея Двойникова вместе с двумя рабочими из Индигского совхоза. Утром рабочие, не умываясь, сели завтракать. Видя это, хозяин в полушутливом тоне заявил, что, пока они не умоются, он им не даст есть. «В чужой монастырь со своим уставом не ходят», — пришлось им умываться.

«Ненцы очень любознательны. Их особо интересует, почему самолет тяжелый, а летает. И сидя с мозговой костью в руках, часто растолковываешь им теорию авиации и прочие авиационные премудрости. Среди молодежи уже немало желающих пойти учиться на пилотов и техников. Они уверены в том, что это вполне возможно; действительно в нашей стране от ненца-кочевника до советского пилота один шаг...»

Так кончил свой рассказ нарьянмарский пилот Клибанов. В его словах чувствовались большая воля и упорство. Он — молодой, но достойный соратник своего товарища — старого «воздушного волка» Сущинского. Им не мало приходится переживать здесь, летая над тундрой, много приходится ра-

ботать. Шутка сказать: два пилота обслуживают почтово-пассажирской связью весь округ, раскинувшийся на громадной территории. Но они довольны своей работой. Клибанова, например, совсем не тянет на свое спокойное место в Архангельск. Наоборот, целью своей жизни он поставил: обуздать тундру. И он обуздает ее! Тому порукой воля и упорство молодого беспартийного большевика.

Мы засиделись, заслушались. В окно брезжит рассвет, но рассказы были настолько любопытны, что мы с искренним сожалением прощались с собравшимися домой летчиками.

В шесть часов утра самолеты были готовы отправиться в дальнейший путь...

НАЧИНАЕТСЯ АРКТИКА

Самолеты готовы, но по трассе погода плохая. С Баренцова моря медленно плывут тяжелые, как горы, разорванные облака.

Решили ждать.

Мы перегнали летчика Фариха, сейчас он из Усть-Цыльмы запросил погоду. Ему не повезло больше, чем нам: по трассе Усть-Цыльма — Усть-Уса — Нарьян-Мар погода еще хуже. Он уже двое суток не может вылететь.

Пренеприятное занятие ожидание погоды! Все готово, машины в порядке, а лететь нельзя. Люди нервничают, поминутно бегают на рацию, надоедают радистам, требуют новых и новых сводок. Впечатление точь в точь такое, будто сидишь в вестибюле какого-нибудь вокзала и ждешь опоздавший поезд.

Арктика виртуозно испытывает терпенье летчика. Во всех других местах земного шара дело обстоит просто: погода плохая, значит сиди и спокойно жди сутки, двое, трое. Раньше ветер не разгонит тучи и ты не увидишь солнца. Совсем не то в Арктике! Здесь пурга может продолжаться десять суток подряд и может утихнуть через час. Здесь шторм может свалиться неожиданно, как снег на голову. Здесь ясное небо может предвещать пургу для Амдермы и мертвый штиль для Нарьян-Мара и совершенно обратное. И до тех пор, пока ученым не удастся разгадать многочисленные загадки Арктики, нашему брату — полярному летчику — остается либо рисковать собой и машиной, либо запастись терпением, по-

стоянно держать себя и свою машину в состоянии боевой готовности. Сплошь и рядом здесь побеждает не тот, кто лучше владеет техникой слепого полета, а тот, кто лучше сумеет ждать и выбрать наиболее подходящую погоду для полета.

К двенадцати часам дня на северо-западе показался просвет. Мы увидели голубое небо. Значит, за облаками ясно, и ветер скоро очистит горизонт. Амдерма и бухта Варнека предупреждают: у них погода пока еще плохая, видимость два-три километра.

В три часа дня над Печорой показался самолет Фариха. Он догнал нас!

Скоро улучшилась погода по всей трассе. Можно вылетать. Пока мы запускали моторы, Фарих ушел вперед. Откровенно говоря, меня даже обрадовало его решение. «Фарих раньше нас сядет в Амдерме и поможет нам сесть», подумал я.

Через сорок минут после Фариха пошли в воздух и мы. Иванов по радио сообщил Амдерме о нашем вылете.

Пока счастье нам не изменяло, было нашим верным спутником. Обе рации работали превосходно, каждую минуту мы имели связь с землей и между самолетами. Аккуратов по-прежнему вел звено строго по прямой. Стрелка компаса стояла как припаянная. Иногда казалось, что не на карте, а на белой пелене тундры он прочертил карандашом прямую линию курса и теперь, как по невидимым рельсам, ведет самолет по ней.

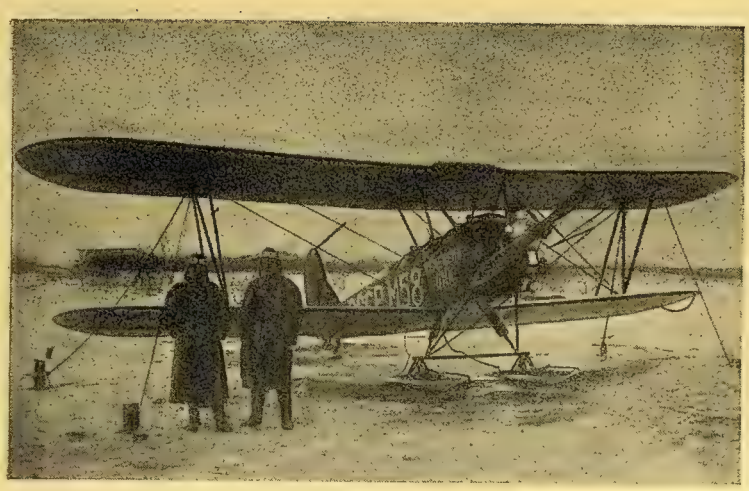
Мы уже два часа в воздухе, а погода — залюбуешься. С солнцем даже на холоде веселей. Прямо в лоб дует ровный упорный ветер.

— До Амдермы осталось тридцать минут полета, — радирует Аккуратов.

— Правильно, это мы знаем, — ответил я и приказал Иванову узнать, опустился ли Фарих. Скорость самолетов у нас одинаковая, и он уже должен быть в Амдерме.

— Погода испортилась, — ответила Амдерма. — Видимость два-три километра. О Фарихе ничего не знаем.

Впервые мной овладело беспокойство: мы-то сегодня будем ночевать в Амдерме, но где Фарих? Не случилось ли с ним чего? Неужели он еще не долетел? Ведь у него на борту шесть пассажиров...



...Летчики Сущинский и Клибанов работали не за страх, а за совесть...

(На снимке — слева направо: Сущинский и Клибанов.

(*К стр. 308.*)

Архангельская Областная БИБЛИОТЕКА им. Н. А. Добролюбова

... В три часа над Печорой показался самолет Фариха. Он догнал нас!

(На снимке — самолет Фариха слева.)

(*К стр. 320.*)

Летчику в воздухе размышлять некогда. Машина почти целиком поглощает внимание. И он привыкает быстро принимать решение. Так произошло и сейчас. Грубо говоря, пока в голове еще проносилось беспокойство о Фарихе, — глаза уже внимательно ощупывали снежную поверхность тундры: не покажется ли на ней Т-образная точка самолета Фариха? Но самолета не было. Зато внизу показалась кучка занесенных чуть не до крыш домиков — Амдерма. В стороне от поселка — хороший аэродром.

На земле мело. Длинные космы снега пошатывались на ветру и казались живыми, но очень ленивыми. Они осторожно огибали неровности почвы, чуть-чуть утолщаясь и темнея около них. Сквозь поземок, частой вуалью обволакивающий землю, все казалось нечетким и серым.

Сделали круг и два. Рассмотрели аэродром. Действительно, Фариха нет. Но почему нет также ни людей, ни посадочных знаков? Почему не зажгли костров? Почему нас никто не встречает? Ведь Иванов предупредил о прилете.

Кружим в воздухе, не зная, что делать. Смотрим — наконец-то! От домов отделилась черная точка. С трудом рассмотрел, что это человек. Нахлестывая лошадь, он спешил на аэродром. Сверху хорошо видно — ехать ему больше километра при сильном встречном ветре. Ждать придется долго.

Продолжаем кружить. Махоткину первому надоело это скучное занятие. Кое-как определив направление ветра по поземку, он пошел на посадку. Я стал с тревогой следить за ним. Не трудно догадаться, что ждет самолет при такой погоде, если он не сядет строго против ветра! Ветер поддует под крыло, перевернет машину, а это пахнет аварией и в лучшем случае несколькими днями ремонта. Но Махоткину удалось правильно определить направление ветра. Он хорошо посадил свой самолет. Я отнес это на счет счастливых случайностей, облегченно вздохнул и твердо решил летать до тех пор, пока мне не выложат знака.

Махоткин оказался находчивым. Уже через несколько минут после посадки весь его экипаж лежит на снегу, своими собственными телами изображая посадочный знак. Увидев живое «Т», я смело пошел к земле...

Все обошлось хорошо. Мой самолет остановился рядом с распростертым на снегу экипажем Махоткина. Товарищи живо вскочили, но я омрачил их радость, крикнув:

— Трите щеки снегом!..

После московских четырехградусных морозов двадцатиградусный мороз Амдермы в несколько минут побелил их щеки. Тут подоспели встречающие. Они поддержали самолеты за крылья, и мы подрулили к самому селению.

Незадолго до нашего прилета в Амдерме поднялся свирепый ветер, начался поземок, видимость сократилась до нескольких метров. Фарих так и не прилетел. Зимовщики были уверены, что и мы обязательно вернемся. Они не учли, что поземок никогда не поднимается высоко над землей и не мешает самолету, который летит в несколько раз выше его. Мы совершенно неожиданно появились над крышами Амдермы, застав зимовщиков врасплох...

Пока механики с помощью зимовщиков укрепляли самолеты, у меня произошел любопытный разговор с парторгом зимовки.

— Вы получили радио о нашем вылете из Нарьян-Мара? — спросил я.

— Получили...

— Вы разговаривали с нами по радио за полчаса до посадки?

— Разговаривали...

— Почему же не встретили?

— Эвон как метет!.. В десяти шагах ничего не видно. Фарих не прилетел. Мы думали, что и вы в такую погоду не прилетите, вернетесь.

— Лучше б вы не думали! — в сердцах сказал я. — Вы же получили наше радио. Вы должны были принять все меры к тому, чтобы оказать нам помощь. Вам нужно было не только выложить знаки и разжечь костры, но и расставить людей так, чтобы они сразу же после посадки подбежали к самолету, поддержали бы его, помогли бы ему бороться с ветром.

— Люди-то мы не авиационные, — попробовал было оправдаться парторг, но вдруг вспомнил что-то и быстро поправился: — впрочем, это не совсем так. Встречу самолета мы возложили на старого летчика товарища Лойка. Он-то нас и успокоил: «В такую погоду, — говорит, — они не могут прилететь»...

— Это не оправдание! Лойк летал пятнадцать лет тому назад, тогда и самолетов-то таких не было. А нам сейчас ни

туман, ни ветер не страшны... В общем же все хорошо, что хорошо кончается. Я думаю, что вы сумеете из всего этого извлечь для себя урок и на обратном пути встретите наши самолеты не так, как сегодня.

— Будьте спокойны, товарищ Водопьянов!

Вслед за механиками мы вошли в отведенное нам помещение. Уют маленькой комнатки и приятная теплота примирили нас окончательно. И уже тоном беспокойства, а не раздражения, я спросил:

— А где же все-таки Фарих? Он раньше нас вылетел из Нарьян-Мара и уже давно должен бы быть здесь. Он обещал встретить нас. Тогда бы уж наверняка нам не пришлось терять столько времени понапрасну, рисковать самолетами и... отмораживать щеки!

— О Фарихе мы знаем ровно столько же, сколько и вы, — ответил парторг. — Он даже не держал с нами связи...

— В самом деле? — изумился я. — Вот так штука!

Значительно позже мы узнали, что Фарих шел по компасу, отклонился от курса и вышел правее Амдермы. Когда он совсем было собрался повернуть налево и тем исправить свою ошибку, внизу — на берегу Карского моря — заметил два трактора, направляющиеся на восток. «Куда могут итти эти тракторы? — подумал он. — Ясно, что они идут из Варнека, через Юшар на Амдерму. Здесь одна дорога. Выходит, что я ошибся. Мне надо поворачивать направо, а не налево». Так он и сделал. Через пятьдесят минут полета показалось селение, совершенно непохожее на Амдерму. Он понял свою ошибку, но исправить ее было уже поздно: на землю спускались сумерки... Фарих решил сесть и переночевать в селении. После посадки оказалось, что селение называется Кара и находится на сто семьдесят пять километров восточнее Амдермы. Значит его первое предположение о том, что он отклонился вправо, было правильно, и его сбили с толку злополучные тракторы. Они направлялись не в Амдерму, как предполагал Фарих, а в Кару...

Все это просто и ясно. Но беда в том, что пока-то мы ничего не знали и вместе с зимовщиками Амдермы серьезно беспокоились о судьбе Фариха и его экипажа. Только поздно ночью, когда мы уже толковали о мерах, которые надо принимать с утра по розыскам Фариха, он прислал радиограмму:

«Благополучно снизился в Каре, утром вылетаю в Амдерму» . . .

★

Амдерма — небольшой поселок, расположенный на берегу Карского моря. Не так давно здесь были открыты богатые месторождения ценного ископаемого — хлористого кальция, имеющего большое значение для производства алюминия.

В нашей стране богатствам не дают долго лежать в земле. Им быстро находят применение, и они идут в дело, помогают нам строить социализм. Несмотря на отдаленность Амдермы от промышленных центров и почти полное отсутствие дорог, с каждым годом растет добыча драгоценного минерала. Заштатный поселок быстро превращается в промышленный и портовый город.

Летом, во время навигации, в Амдерму приходит много судов. Они привозят сюда рабочих, строительные материалы, машины и, нагрузив трюмы рудой, отплывают назад.

Нелегко разгрузить пароход в Амдерме! Молодой город еще не имеет своего порта, и судам приходится разгружаться и нагружаться далеко от берега, на рейде. Карское же море давно снискало себе дурную славу у моряков. Оно изобилует подводными скалами и постоянно бурно. . .

Трудно подумать, что здесь, на краю света и у порога Арктики, найдутся патриоты своего городка. Но они нашлись! Любо было слушать, с какой горячностью, с каким прекрасным, благородным чувством гордости молодые жители Амдермы развивали перед нами головокружительные перспективы своего города. Они рассказывали о том, как летом в двенадцати километрах от города начнется строительство нового порта, какая дорога к нему будет сооружена, сколько автомобилей промчится ежедневно по этой дороге. И они были твердо уверены, что трудности разгрузки и погрузки судов канут в область воспоминаний вместе с навигацией 1936 года. . .

Вокруг Амдермы на много сотен километров тянется арктическая тундра. Говорят, она изобилует множеством мелких речек и травянистых болот. Наверное это так и есть. Мы же, пролетая над скованной морозом и покрытой толстым слоем снега тундрой, видели под собой только бесконечную, ровную снежную пустыню без малейшего признака жизни.

Зимой над тундрой почти непрерывно дуют сильные ветры, сплошь и рядом достигающие силы шторма. Ветер поднимает в воздух тучи снега. Во время снежной бури здесь совершенно невозможно ни проехать, ни пройти. Все живое забивается в свои углы, вся жизнь замирает. Но уж видно так все устроено на земле, что нет такого безвыходного положения, из которого нельзя было бы найти выход. Изобретательные жители полярных зимовок перехитрили суровую природу своего края. Обычно здесь рядом с домами тянутся непрерывные ряды кольев, связанных между собой крепкой веревкой. Своеобразные перила служат хорошую службу во время шторма или пурги. Только при их помощи зимовщики могут в ненастье передвигаться от дома к дому без риска заплутаться и замерзнуть в двух шагах от собственного жилья...

*

Утром, — это было 1 апреля, — Фариху не удалось осуществить свое намерение: погода резко изменилась, поднялась пурга. Она бесновалась целые сутки, и мы сидели в отведенных нам комнатах, не смея показать носа на улицу. Только 2 апреля погода немного наладилась. Не теряя ни минуты дорогого времени, мы занялись откапыванием и приведением в порядок своих облепленных смерзшимся, как бы спрессованным, снегом самолетов. За этим занятием нас и застал парторг.

— Вылетел, — радостно сказал он. — Фарих вылетел!

— Вот и хорошо, — откликнулся Бассейн. — Часа через полтора будет.

Мы предполагали, что дувший с утра легкий ветерок — отзвук вчерашней пурги, и ждали, что он скоро стихнет. Время шло, а наши предположения не сбывались. Ветер крепчал. К половине дня он стал наглеть. Как бы пробуя свои силы, он нехотя перебрасывал с места на место кучи мягкого снега, еще не успевшего смерзнуться после вчерашней пурги. Стало похоже, что погода вновь хочет портиться, и это нас беспокоило вдвойне: и нам вылетать небезопасно, и от Фариха ничего не слышно. Со времени его вылета из Кары прошло около двух часов — срок более чем достаточный, чтобы пролететь разделяющие нас сто семьдесят пять километров.

Мы еще надеялись, что Фариху мешает ветер, и ждали его с минуты на минуту, установив дежурство на аэродроме. Однако, не минуты, а часы проходили за часами, а его все не было.

Погода снова разыгралась не на шутку. Кара сообщила, что Фарих не вернулся и о его местоположении она ничего не знает. Оставалось предполагать одно: пилот потерял ориентировку, сделал вынужденную посадку и теперь где-то пережидает погоду, а может быть и нуждается в нашей помощи...

К вечеру местные жители привели к нам неожиданного гостя. Странно было видеть здесь за полярным кругом, человека, одетого в москвошвеевское демисезонное пальто. Это оказался один из пассажиров Фариха. Отогревшись, он нам рассказал поучительную историю:

— Мы вылетели из Кары в двенадцатом часу утра при хорошей погоде. Все шло хорошо, и Фарих уже обещал: «Скоро будем в Амдерме». Вдруг, совершенно неожиданно, когда самолет шел над открытым, чистым ото льда морем, почти одновременно остановились оба мотора. Кончился бензин... Пилот не растерялся. Пользуясь запасом высоты, он с большим трудом перетянул полосу прибрежных торосов и посадил свою машину на береговой припай. Радио не работало, и нельзя было сообщить вам о вынужденной посадке.

— Мы знали, — продолжал наш гость, — что сели где-то недалеко от Амдермы. Фарих даже указал направление. И мы, трое пассажиров, решили пойти пешком. Двое из нас были одеты в теплые кухлянки, а я — как видите, — в демисезонное пальто.

Он виновато улыбнулся, как бы прося у нас извинения за свой вид, и продолжал:

— Вышли на берег. Усиливающийся ветер дул нам прямо в лицо. Часа через два товарищи устали и решили прилечь прямо на снег, отдохнуть. Я тоже было лег, но скоро замерз. Вскочил и давай бегать. Побегал-побегал и заявил, что больше терпеть не могу, пойду. Товарищи остались отдыхать, а я, подгоняемый морозом, пошел вперед и, как видите, благополучно добрел до вас...

Он опять улыбнулся своей неопределенной, какой-то виноватой улыбкой и добавил:

— Фарих просит бензина...

На улице крепчал ветер, быстро темнело. До наступления ночи надо было оказать помощь двум беспечным спутникам нашего гостя и доставить бензин Фариху. На Севере сборы коротки, и через пятнадцать-двадцать минут к Фариху помчались две собачьи нарты, нагруженные бочками с бензином. По пути они должны были подобрать пассажиров.

Утром Фарих благополучно спустился в Амдерме. Почти одновременно вернулись нарты. А пассажиров нет как нет. На розыски послали еще несколько нарт. Скоро вернулись и они. Обследовав весь район вынужденной посадки, они не нашли ни людей, ни следов...

Ночью опять завывала пурга. Прислушиваясь к ее заунывному пенью, мы за чайником коротали медленные часы длинной ночи. Кто-то пересказывал Фариху услышанное в Нарьян-Маре от Сущинского и Клибанова, кто-то расспрашивал, как ему пришлось «куропачить».

— Ему не привыкать, — засмеялся Махоткин. — Он с Бассейном уже «куропачил» здесь в 1932 году.

— Рано смеяться, — заметил Бассейн. — Мы еще только начали перелет. Может и нам еще «куропачить» придется.

Разговор принимал опасный характер и грозил окончиться ссорой или неприятным препирательством. Летчики, при всех их хороших качествах, не прощают ошибок товарищам и при случае зло высмеивают друг друга. Может это «родимые пятна капитализма», остатки гнилых традиций времен «ассов» и «героической авиации», может — просто профессиональная зависть к успехам товарищей. Мне некогда было разбираться в психологических тонкостях. На Севере действуют свои законы. Здесь коварству погоды надо противопоставить мощь дружного коллектива. Один за всех, и все за одного! Иначе Арктика всех погребет в своих ледяных пустынях. Гордый одиночка здесь до смешного бессилен и безусловно обречен на гибель. Нужно было спасать положение, и я поспешил перевести разговор с «личностей» на общие, одинаково волнующие всех темы.

— Да, не легко здесь летать, — задумчиво произнес я, ни к кому не обращаясь персонально.

— А где же легко?—живо отозвался Фарих.—Конечно, в центральных районах нашего Союза погода более устойчива и там есть где приткнуться, когда бы ты ни летал — зимой или летом. Но и там порой приходится не сладко.

— В случае вынужденной посадки и здесь жить можно, — согласился я. — Кругом — тундра, как скатерть. Вот лететь над лесом, где приткнуть самолет совершенно некуда, — дело действительно трудное. Помню, мне рассказал об одном своем неудачном перелете над лесом один из пионеров гражданской авиации, товарищ Иеске...

И я рассказал один из трагических эпизодов, которыми так богата жизнь этого заслуженного, поистине замечательного пилота. Когда-то нам пришлось работать вместе. Многое из его рассказов я, тогда еще молодой летчик, слушал буквально с замиранием сердца и запомнил на всю жизнь.

— Товарища Иеске вы все знаете, — начал я. — Он был настоящим энтузиастом гражданской авиации. Когда у нас было всего две-три воздушных линии и на них летали немецкие пилоты на немецких же самолетах, Иеске душой отдался новому делу и с риском для жизни провел массу агитационных полетов в самых отдаленных уголках нашей страны. Он распространял акции «Добролета», по копейке собирал средства на развитие только что зародившегося гражданского воздушного флота. Страна наша была еще нища, но уже тогда хотела стать передовой, боролась за право занять на международной арене это место.

«Летом 1927 года товарищ Иеске, горячий участник этой борьбы, совершал агитационные полеты в Сибири на самолете «Сибревком». Как-то раз ему пришлось произвести вынужденную посадку в Чулымском районе — в трехстах километров от железной дороги, в необитаемой болотистой тайге. Хоть он и посадил свой самолет на густой ельник, но к счастью, ни он сам, ни бортмеханик, ни находившийся на борту пассажир серьезно не пострадали, самолет же перевернулся вверх колесами. Вследствие этого досадного обстоятельства они окончательно потеряли ориентировку и не смогли определить, с какой стороны находится река Чулым. Так в тайге, без компаса, без крошки продовольствия, оказалось трое советских людей...

«После короткого совещания они решили итти вперед, искать жилье — днем по солнцу, а ночью по звездам.

«Путь был не легкий, тем более, что летом все живое в тайге преследует гнус — мелкая мошкара. Она роем идет за людьми, безжалостно жалит, набивается в рот, в ноздри, в глаза и причиняет невыносимые страдания. Недаром до сих

пор на Дальнем Востоке с содроганием вспоминают об излюбленном способе казни пленных красных партизан японскими интервентами. Японцы раздевали попавшегося к ним в лапы раненого или больного партизана наголо и привязывали к дереву в тайге. В течение одних-двух суток гнус живьем съедал человека...

«Но летчики шли вперед. Шли, увязая по пояс в трясине; шли, питаясь корнями, корой деревьев и лягушками. Шли шесть суток. На седьмые, выбиваясь из последних сил, они наконец набрели на приток реки Чулым. Оказалось, что они неправильно ориентировались и все время шли вдоль реки...

«К вечеру товарищи увидели лодку с человеком. Это был остяк-охотник.

«Заметив грязных, оборванных, прыгающих и размахивающих руками людей, охотник очевидно принял их за сумасшедших и стал удирать. Только слово «аэроплан» заставило его остановиться: семь дней тому назад он видел кружившийся над тайгой самолет и догадался, что это люди с того самолета и они нуждаются в помощи.

«Радость товарищей оказалась преждевременной: остяк ничего не понимал по-русски, и с величайшим трудом удалось объясниться с ним знаками.

«Закон тайги приказывает делиться с товарищем последним. Остяк хорошо знал этот закон и охотно поделился с ними продуктами и довез их до ближайшего улуса (хутора).

«Передохнув сутки и выставив у самолета охрану, летчики на лодке отправились к ближайшему телеграфу, что находился за сто шестьдесят километров от них. По дороге их разыскала моторная лодка спасательной экспедиции. С помощью приехавших им удалось привести в порядок самолет и самостоятельно взлететь с приготовленной ими же маленькой площадки, вырубленной коридором в тайге...

«Помню, — закончил я свой рассказ, — товарищ Иеске так определил причины своей вынужденой посадки: «Почему мы туда попали и почему так долго мучились?» — спросил он и сам ответил: — Потому, что мы не предусмотрели мелочей. Вынужденная посадка произошла по нашей вине. Вылетая, мы плохо привернули трубку бензинопровода и из-за этого в полете потеряли весь бензин. А самое главное — пошли в полет без запасов продовольствия. Это совсем

непростительно. Ведь не встреть случайно охотника, мы погибли бы безусловно...

Рассказанный мной трагический случай с летчиком, которого хорошо знал мой экипаж, произвел сильное впечатление. Готовая вспыхнуть ссора была забыта. Но ложиться спать еще рано, и я решил продолжить свой рассказ о жизни этого замечательного пилота.

— Второй не менее трагический случай произошел с товарищем Иеске в Средней Азии. В сентябре 1930 года летел он на пассажирском самолете из Москвы в Ташкент. На борту у него было два пассажира и бортмеханик.

«В Челкарском аэропорту взяли старт на Казалинск. Шли по компасу левее железной дороги и не заметили, как, не долетая до Аральского моря, пересекли ее. Спохватившись и зная, что железная дорога должна находиться вправо, Иеске повернул самолет на юг и отклонился от железной дороги еще дальше, так как направление было взято неверно. Но это еще не беда. Он вышел бы обратно без затруднений, если бы не случилось несчастье — в моторе лопнула водяная магистраль. Вода вылилась, и, чтобы не сжечь мотор, Иеске вынужден был садиться в пустыне среди барханов (песчаные наносы). Снова критическое положение. Теперь летчики сидят в пустыне, и в моторе ни капли воды...

«Экипаж самолета и пассажиры решили итти на поиски воды, рассчитывая и на встречу с кочевниками. Жажда стала мучить с первых же шагов. Двигались очень медленно. Неоднократно впереди показывались миражи — черные точки, похожие на людей. Но людей не было в раскаленной, знойной пустыне. Наконец несколько колеблющихся точек оказались действительно караваном. Но это были басмачи...

«К счастью, среди пассажиров товарища Иеске оказался народный артист Узбекистана Караякубов. Он владел казахским языком и объяснил басмачам положение летчиков.

«Рассчитывая поживиться, басмачи привели их обратно к самолету, заставили открыть мешки почты, думая найти в них деньги. Мешки были вскрыты, и разочарованные басмачи стали требовать, чтобы экипаж и пассажиры отдали им все свое имущество. Один из хищников пустыни, заметив, что у пилота и бортмеханика золотые зубы, стал спрашивать: сколько стоит золотой зуб? Это заставило экипаж насторожиться. У всех четырех имелся только один браунинг. Они

стали незаметно передавать револьвер друг другу, и каждый по очереди его рассматривал. Создавалось впечатление, что все четверо вооружены. Маневр удался. Басмачи пошли на уступки и, содрав с потерпевших аварию несколько сот рублей, довезли их до ближайших юрт...

«Оба эти случая, едва не окончившиеся трагически, — заключил я, — произошли от одной причины: по торопливости или по небрежности люди вылетели на непроверенной, плохо подготовленной машине. И я считаю, что для нас, летчиков, и в знойных пустынях Азии, и в снежных пустынях Арктики — везде нужно летать предусмотрительно и осторожно. А самое главное — хорошо готовить к полету свои самолеты и моторы».

Ночь и чай подходили к концу...

*

Дальнейший путь наш лежал вдоль острова Вайгач по восточному берегу Новой Земли на мыс Желания, и дальше — через Баренцово море в бухту Тихую на Земле Франца-Иосифа. По маршруту нам было приготовлено много аэродромов — на Югорском Шаре, на зимовке острова Вайгач, в бухте Варнека. Все они являлись как бы запасными, на случай плохой погоды или вынужденной посадки.

Из Амдермы мы должны были совершить беспосадочный перелет до зимовки Маточкин Шар. Расстояние здесь было небольшое, и у нас вполне хватило бы горючего на беспосадочный перелет до следующего пункта маршрута — до мыса Желания. Повидимому успех первых дней уж начал кружить голову, и Махоткин предложил лететь без посадки прямо через Карское море до мыса Желания. Предложенный им маршрут сокращал путь на двести километров. Но не это прельстило Махоткина. Он летал над Карским морем весной и летом во время навигации. Зимой же здесь никто никогда не летал. И Махоткину очень хотелось первым провести ледовую разведку в Карском море зимой. Результаты наших наблюдений были бы очень кстати Арктическому институту для составления ледового прогноза к предстоящей навигации.

— Вы представить себе не можете, Михаил Васильевич, — убеждал он меня, — какое огромное научное значение имеет эта ледовая разведка.

Я задумался. Значение полета для меня было ясно. Моторы до сих пор работали хорошо. Если они и теперь не подведут — значит мы слегка отклонимся от утвержденного маршрута, но все же на мыс Желания прилетим во-время, свою задачу выполним и попутно сделаем ценные научные наблюдения. Ясность задачи подсказывала решение.

— Идет, — ответил я после минутного молчания. — Только смотри, — обернулся я к Аккуратову, — веди прямо, не заплутайся.

— Есть, товарищ командир, — весело ответил штурман, и мы направились к машинам...

НЕУДАЧА

Часов в двенадцать дня мы поднялись в воздух. Как и всегда, сделали круг над аэродромом. Я уже подошел к Махоткину, собираясь пристроиться сбоку. Вдруг обнаруживаю, что он идет на посадку. На мой вопрос по радио он ничего не ответил и торопливо сел на аэродром Амдермы.

Перспектива посадки мне не улыбалась. Машины были приготовлены для длительного полета и тяжело загружены. Одного горючего около тонны. Мой бедняга «Н-127» имел даже восемьсот килограммов перегрузки. Не выработав бензин, садиться опасно. И я решил не рисковать машиной, не садиться, а подождать Махоткина в воздухе.

Пока я кружил над аэродромом, Махоткин добрался до наземной рации и сообщил:

— В моторе моего самолета оказалось мало воды. Дольем и вылетим...

Мне хотелось крепко выругать его за такую беспечность. Подумать только: человек сам предложил лететь без посадки до мыса Желания и не позаботился о своей машине. Однако, я кружусь в воздухе — место для подобных сцен не подходящее. Пришлось «сменить гнев на милость» и, отложив все серьезные разговоры до более подходящего времени, приказать ему торопиться.

По моим расчетам, на то, чтобы привести в порядок самолет, Махоткину понадобится не менее часа. Минут двадцать он уже возится. Значит, в моем распоряжении есть верные полчаса, которые я смело могу потратить на поиски двух пропавших пассажиров Фариха. Я так и сделал: стал

кружиться в районе вынужденной посадки Фариха, внимательно осматривая каждое темное пятно на поверхности льда или снега.

Погода благоприятствовала. В небе ни облачка. Солнце яркими холодными лучами щедро поливает белую, заснеженную землю.

При хорошей погоде далеко видно в Арктике. Прямо впереди, на севере расстилались берега острова Вайгач, увенчанного полузанесенной снегом куполообразной сопкой. Она возвышается всего на девяносто метров над уровнем моря, и я с улыбкой вспомнил ее гордое название: «гора Санина». Где-то вдалеке маячит иголкой мачта радиостанции.

Непривычная картина покоя разбудила уснувшую было досаду. Весь этот рай через какие-нибудь полчаса—час может превратиться в ад кромешный, и сколько суток нам придется снова дожидаться хорошей погоды? Но делать нечего, и я начал кружиться над берегом, не отрывая глаз от земли.

Долго я так кружился, много черных пятен замечал внизу, внимательно приглядывался, низко спускался над ними — напрасно. Всегда приходилось убеждаться, что это щедро разбросанные по побережью камни, а не люди.

Вылетав предназначенное время, я вынужден был возвратиться к Амдерме, так и не обнаружив несчастных пассажиров Фариха...

Махоткин рулил на старт. Через несколько минут он поднялся, и мы легли на курс.

Моторы работали хорошо. Вот уже пройдена береговая полоса, остался позади изломанный и торосистый прибрежный лед, и мы несколько минут идем над чистой водой, — над огромной полыньей, шириной в двадцать восемь километров. Она тянулась вдоль берега, и нам так и не удалось разглядеть, где она кончается.

«Игра стоит свеч, — подумал я и мысленно одобрил свое решение пойти прямо через море. — Разведка дает результаты. До сих пор считалось, что в это время года Карское море покрыто сплошным льдом. Оказывается, это далеко не так»...

Но предаваться размышлениям некогда. Надо спешить. Часовая задержка в Амдерме может многого стоить. Вон слева стеной стоит сплошная облачность. Вдали ясно виден снегопад. Над нами уже не ясное небо, а рваные облака.

«Великая полынья» осталась позади. Мы летели в ста — ста двадцати километрах от берега. Еще недавно внизу часто мелькали большие разводья. Порой казалось, что море не замерзло, а покрыто огромными плавающими льдинами. Теперь под нами расстилается более плотный лед. Разводьев становится все меньше и меньше.

Погода резко ухудшается. Солнце скрылось, и мы летим под сплошной облачностью. Небо как одеялом покрыто серой тяжелой снеговой тучей, надвигающейся с севера. Со скоростью сто восемьдесят километров в час мы идем ей навстречу...

Облачность медленно, но верно прижимает нас к земле. Постепенно снижаясь, мы за короткое время потеряли четыреста метров высоты. От шестисот у нас уже осталось не более двухсот метров.

Видимость ухудшается с каждой минутой. Попали и в снегопад. Пришлось еще снизиться, и мы уже шли на высоте всего сто метров надо льдом.

Не обращая внимания на коварство погоды, я предложил продвигаться вперед, опасаясь одного: как бы не потерять из виду Махоткина. Пока впереди, в поле зрения, маячит черное пятно, его самолет, — я спокоен.

В полете времени не замечаешь. Кажется, что оно летит вместе с самолетом и порой твоя быстрокрылая машина обгоняет его. Но механик меньше всего поэт. Он имеет дело с точными приборами, ревниво следит за временем. У него свои основания к этому. Каждая минута полета у него в памяти; «мотор работал на таких-то оборотах, израсходовано столько-то горючего, осталось столько-то». Время от времени он докладывает:

— От Амдермы прошли сто километров.

— Прошли сто пятьдесят...

— Двести...

Его доклады привычны, и они рефлекторно фиксируются в мозгу как показания одного из приборов. На этот раз доклад совпал с событием, мгновенно выбившим из однообразной сосредоточенности хотя и трудного, но наладившегося полета: шедший впереди Махоткин неожиданно повернул обратно.

«Что с ним? — засверлила беспокойная мысль. — Почему он возвращается? Лететь еще можно: самолеты оборудованы

приборами для слепого полета, и бояться нечего. Неужели сдает мотор? . .»

Пока я недоумевал, Махоткин снова развернулся и пошел по курсу.

— У Махоткина что-то не ладится. Смотри, как он нервничает, — крикнул я Бассейну.

Флегонт кивнул головой и стал наблюдать за ведущим самолетом. Я иду попрежнему, не отставая от него.

Прошло еще несколько минут. Махоткин третий раз развернулся на 180° и лег на курс Амдермы. Совершенно сбитый с толку, стал разворачиваться и я. Самолет, как в молоко, вошел в густое облако. Все пропало, все скрылось. Я инстинктивно нырнул вниз. К счастью, облачность до земли не доходила.

Далеко-далеко впереди маячила черная точка. Догадался, что это самолет Махоткина. Ничего не оставалось делать, как дать полный газ и со скоростью двести с лишним километров догонять его.

С тех пор, как Махоткин стал вести себя странно, Иванов беспрерывно давал свои позывные, вызывая Аккуратова. Но связаться с ним так и не удалось: у него, повидимому, капризничала рация.

Не знаю почему, но мы идем обратно. Мало этого — чутье летчика подсказывает мне, что мы идем не по тому курсу, по которому летели сюда. Погода резко изменилась к худшему. Мы, как видно, отклонились вправо от истинного курса и попали в ту самую тучу, которая час назад была слева от нас.

«Рация Махоткина молчит. Знает ли он о ее неисправности? Принимает ли он мои вопросы? Почему не делает никаких попыток хотя бы сигналами объяснить свое поведение?» Тысячи вопросов мучили меня. Силясь установить потерянную, но совершенно необходимую в совместном полете ясность, я с большим трудом нагнал самолет Махоткина, подлетел к самому крылу. Под его самолетом болталась антенна. Значит, Аккуратов работает. Открыл форточку и стал давать рукой знаки, чтобы он нас слушал по радио. Мне хотелось спросить у штурмана истинный курс и погасить свои сомнения. Но Махоткин продолжал итти вперед, никак не реагируя на мое беспокойство. Вероятно, наши предположения оправдались: у него капризничает рация.

Мы идем обратным курсом уже около часа. Впереди показались смутные очертания берега. Подлетаем ближе — под нами какой-то остров. Махоткин видимо принял его за остров Местный и круто повернул влево. Значит, через восемнадцать-двадцать минут должна показаться Амдерма. Продолжая итти за Махоткиным, я крикнул своему механику:

— Мы вышли где-то правее Амдермы.

Тот покачал головой и ничего не ответил.

Сомнения пропали, и неизвестность рассеялась. Все ясно: у Махоткина что-то стряслось с мотором, и, не надеясь благополучно дойти до мыса Желания, он повернул обратно. Неисправность рации помешала ему своевременно сообщить мне об этом.

Успокоенный, продолжаю итти за самолетом Махоткина. Теперь до Амдермы — рукой подать. По моему приказанию Иванов уже вызывает ее, чтобы сообщить о нашем возвращении. Пусть приготовят знаки на аэродроме. И в этот момент, как и всегда совершенно неожиданно, Махоткин снова повернул обратно...

Раньше я был убежден, что мы отклонились вправо от курса, и поворот влево расценивал как исправление ошибки. Теперь, вновь поворачивая вслед за Махоткиным в сторону, противоположную Амдерме, я несколько недоумевал, но не сомневался в правильности принятого Аккуратовым решения: я ему верил больше, чем себе, и считал, что, раз он повернул, значит нужно было поступить именно так, а не иначе. «Вот как может обманывать пресловутое чутье летчика, — думал я. — Все эти чувства — вещь, недостойная доверия. То ли дело — точный расчет, точные приборы, уменье ими пользоваться. И вот, пожалуйста: молодой штурман Аккуратов оставляет в дураках старого летчика Водопьянова». Не только я — весь мой экипаж думал так, а Бассейн даже подтрунивал надо мною:

— «Отклонились вправо», — издевался он, вспоминая мои слова. — Эх ты, штурман! Кто же оказался прав? Где же Амдерма? Тебе только поверь — ты, как Фарих, приведешь в Кару...

Я молчал, сосредоточив все внимание на картине, расстилавшейся под самолетом. На севере эти картины не отличаются разнообразием. Здесь под тобой все окрашено в один

— ...Принимайте незваных гостей, — сказал я.
— Долгожданных, — поправил кто-то из зимовщиков.
— Как долгожданных? Куда же мы попали?
— На комсомольскую зимовку острова Вайгач...

(*К стр. 339.*)

Архангельская
Областная
БИБЛИОТЕКА
им. Н. А. Добролюбова

— ... Только случайно я заметил мелькнувший внизу какой-то домик, — рассказывал Махоткин. — Сразу же решил садиться...

(*К стр. 345.*)

цвет — в белый. Снег и лед. Изредка промелькнут черные пятна — камни или вода. И им радуешься так же, как хорошей погоде. На темных пятнах отдыхает глаз, до рези утомленный белым однообразием. Зацепившись глазом за эти пятна, чувствуешь себя лучше, приобретаешь так необходимое в полете чувство высоты, знаешь, сколько сотен или десятков метров отделяет тебя от земли. Все же остальное время приходится, что называется, «верить на слово» альтиметру — занятие не из приятных. Почему? Да хотя бы потому, что при резком снижении самолета показания альтиметра запаздывают, на небольшой высоте он больше предпочитает врать, чем показывать правду, и еще потому, что он приспособлен отмечать высоту полета *над уровнем моря*. Альтиметр не признает неровной почвы и не может почувствовать *истинной высоты* полета в то или иное время. Вольные и невольные недостатки этого чудесного прибора делают его прямо-таки предателем на Севере. Сколько летчиков разбили здесь свои машины из-за своей неопытности и предательских показаний альтиметра!

Не веря предательским показаниям альтиметра, я до рези в глазах вглядывался вниз, стараясь уловить смутные очертания снеговых равнин, расстилавшихся внизу. По моим предположениям, теперь мы шли уже над островом Вайгач. Я знал, что восточное побережье острова ровно и только в середине есть девяностометровая сопка. И все же то, что я видел внизу, никак не радовало. Однообразный грязновато-белый цвет заснеженной земли одинаков с такими же по окраске облаками.

Порой трудно различить, где кончается земля и начинается небо. Резкая линия впереди, которую мы привыкли называть горизонтом, на этот раз отсутствовала. Это еще более затрудняло и без того тяжелый полет.

Впереди показалась решетчатая радиомачта. В пустынных местах Севера мне еще не приходилось встречать подобных сооружений, здесь же оно было тем более неожиданно. Удивленный, я спросил механика:

— Что это за рация?

— Такие мачты есть и на комсомольской зимовке острова Вайгач и на Юшаре. Которая из них — не знаю.

— Вайгач, — твердо определил я.

Невдалеке от мачты — хорошее снежное поле.

Вид местности разрешил мой безмолвный спор с Аккуратовым. Стало совершенно ясно, что под нами Вайгач. «Значит, Аккуратов все же ошибся, — решил я. — Мы повернули обратно в нескольких километрах от Амдермы и теперь усугубляем эту ошибку. Вообще же с Махоткиным сегодня что-то случилось — он нервно ведет машину. Надо брать команду в свои руки...»

Круто изменив режим полета, сделал круг. После круга Махоткин должен перейти в мое подчинение. Но он, не обращая внимания на мой приказ, продолжает итти вперед. Не заметил. Случается: погода плохая, летчик нервничает...

С большим трудом снова догнал его, стараясь обратить на себя внимание, начал качать свой самолет с крыла на крыло. Опять никакого ответа!

Увлеченный своими эволюциями, я не заметил, как попал в снегопад, и больше угадал, чем увидел, что Махоткин развернулся и пропал в бешено крутящемся снеге.

Что делать дальше? Искать Махоткина? Опасно. Самолеты, не заметив друг друга, могут столкнуться в воздухе. Опасаясь столкновения, я тоже развернулся и пошел назад, рассчитывая отыскать по знакомой радиомачте замеченное раньше поле и сесть на него.

Погода и тут испортилась. Начался снегопад. Мне долго пришлось носиться взад и вперед, кружиться над мачтой, искать подходящее место для посадки.

В воздухе неспокойно. С каждой минутой лететь становится труднее. Бессильный против ударов возмущенной стихии, самолет то прыгает вверх, то камнем проваливается вниз, то начинает предательски-легко скользить на крыло. На разворотах особенно сказываются чудовищные перегрузки. Машину трясет, ждешь, что вот-вот лопнет какой-нибудь узел и вся она развалится на куски. А снег, как безумный, беснуется, кружит, несется навстречу, налипая на стекла лимузина. Пришлось открыть форточки, то и дело прибегая к приборам.

Мачта, окутанная мириадами несущихся в воздухе снежинок, будто одета в белое прозрачное платье. Ветер рвет и треплет ее снежное одеяние. И кажется, что мачта мерно покачивается под его ударами.

Видимость не улучшалась!.. Отчаявшись вновь найти пропавшую площадку, я уже собирался сесть на берегу Кар-

ского моря. Но вдруг снова подо мной мелькнуло ровное поле. Наконец-то! Ни на минуту не упуская из виду спасительной площадки, определил направление ветра, сделал крутой разворот и сел. Навстречу самолету бежали люди...

С помощью подбежавших, несмотря на снегопад и порывистый ветер, нам удалось подрулить к самой зимовке и закрепить свой самолет. Быстро спустили воду и укутали мотор чехлами. Убедившись, что ни пурга, ни мороз уже ничем не угрожали нашей машине, замерзшие и запушенные снегом, мы ввалились в домик, быстро разоблачились и осмотрелись кругом.

Мы стояли в чистенькой, теплой и уютной комнате. Электрическая лампочка ярким светом заливала все — нас, наших гостеприимных хозяев, простую мебель, портреты и яркий, бросающийся в глаза плакат на стене. Повидимому, мы попали в «кают-компанию». Так на всех зимовках называют общую комнату, которая служит и столовой, и клубом, и комнатой отдыха в одно и то же время.

— Принимайте незваных гостей, — сказал я.

— Долгожданных, — поправил кто-то из зимовщиков.

— Как долгожданных? Да мы куда попали?

— На комсомольскую зимовку острова Вайгач.

— Я так и думал. Так почему же долгожданных? Ведь по маршруту мы не должны были у вас садиться.

— То по маршруту, — засмеялся товарищ Степанов, начальник зимовки. — А мы свою погоду знаем, ждали вас. На счастье даже специальный номер стенгазеты выпустили.

Товарищ Степанов подвел нас к стенгазете, которую мы вначале приняли за плакат. Действительно, вся большая, любовно разрисованная газета была посвящена нашему прилету.

— Как видите, — сказал Степанов, — не даром трудились. Счастье нам улыбнулось. Вы прилетели. Только жалко, что вместе с вами не сел Махоткин...

Тронутые такой заботливостью, мы щедро наградили комсомольцев свежими газетами и литературой. Я очень сожалел, что многочисленные письма, адресованные им, мы оставили в Амдерме, поручив их доставку собачьей почте.

Мы сели на комсомольской зимовке острова Вайгач. Пригодилась одна из многих площадок, заботливо подготов-

ленных жителями всех зимовок, расположенных по ту и другую сторону от нашего маршрута вплоть до самой Земли Франца-Иосифа. Не знаю, как пойдет дело дальше, но эта площадка нам пришлась очень кстати. Не будь ее, не миновать нам «куропачить» где-нибудь на побережье Карского моря. И кто знает, чем бы закончился этот «куропачий чум» на безлюдном побережье Арктики...

Остров Вайгач служит как бы началом Новой Земли. Он расположен между ней и материком, отделившись от них проливами, носящими немного странные названия. От материка Вайгач отделяет пролив *Югорский Шар*, в самом широком месте едва насчитывающий десять километров. Между островом и Новой Землей зажаты сорокакилометровые *Карские Ворота* — первый путь от Баренцова в Карское море. Много лет моряки, не подозревая о существовании пролива *Маточкин Шар*, разрезающего Новую Землю на две неравные части, считали Карские Ворота единственным путем на восток.

Все это я узнал еще в Москве, работая над картой полета. Теперь Москва далеко, и я на том самом месте, которое помечено на карте маленькой точкой и обведено красным карандашом. Так отмечены все площадки по пути. Но что же нового я знаю по сравнению с тем, что знал? Ничего. Старые враги полярного летчика — туман, облачность, снегопад — скрыли даже очертания этого маленького островка. И если бы не гостеприимные комсомольцы, я бы так и не узнал о замечательных делах, которые творятся здесь, на краю света.

★

Несмотря на теплую встречу, всю эту ночь мы чувствовали себя отвратительно. Я ежечасно запрашивал по радио Амдерму и другие станции о том, нет ли каких сведений от Махоткина. Все станции его слушали, но он упорно молчал...

Молчание Махоткина можно было объяснить только одним: он терпел бедствие. Если бы он сел благополучно, он сумел бы заставить заговорить свою аварийную рацию и сообщить о себе. Беспокойство за товарищей отгоняло все мысли о сне. Но чем мы можем помочь им? На землю спу-

стилась ночь, на земле беснуется пурга. Ночью в такую погоду вылетать на розыски бессмысленно. Вместо того чтобы оказать помощь товарищам, сам усядешься где-нибудь и будешь ждать помощи. Оставалось только одно: сидеть в тесной комнатке рации и ждать вестей.

Ночь коротали вместе. Обрадованные нашим прилетом зимовщики тоже не хотели расходиться. Ведь для них это было большое событие. Они, правда, немного счастливее зимовщиков более северных зимовок. Как-никак на Вайгаче в разных местах живет две сотни людей и зимовщикам не так страшно одиночество. Но все же — свежие люди, да еще из Москвы! Такое событие здесь даже не каждый год бывает.

За разговором время летело быстро. Сперва мы едва успевали отвечать на сотни вопросов зимовщиков о московских новостях. Они интересовались всем: что идет в Большом театре, много ли товаров в магазинах, видели ли мы новые советские автомобили «ЗИС-101» и «М-1», какие экспедиции пойдут летом в Арктику и т. д. Мы честно старались возможно подробнее ответить на все вопросы. Во второй половине ночи их любопытство иссякло. Махоткин молчал по-прежнему. И тогда мы поменялись местами. Теперь уже задавали вопросы мы, а зимовщики отвечали. Нам хотелось побольше узнать об острове, и товарищ Степанов охотно прочел нам целую лекцию.

— Вы знаете по картам, — начал он, — что наш Вайгач — небольшой остров. За зиму мы не раз исходили его на лыжах вдоль и поперек. В длину он едва достигает сто пять километров, а в ширину и того меньше — всего сорок четыре километра. Когда-то здесь была хорошая охота, водилось много северных оленей. Они забредали сюда зимой с материка, переходя на остров по льду замерзшего Югорского Шара. Наш безлюдный островок густо покрыт тундровым мохом, а кое-где встречаются и заросли низкорослого полярного ивняка, который очень любят олени. Еще в царское время хищнической охотой дикие олени на Вайгаче были уничтожены. Теперь у нас только изредка можно встретить небольшие стада домашних оленей, принадлежащие кочевникам-ненцам с материка. Так как царское правительство было никудышным хозяином, на нашу долю и здесь остались только песцы. Изредка забредет с моря путешествующий на

льдине белый медведь. Зато летом приволье охотнику! Птицы и рыбы на нашем острове сколько хочешь.

«Но «не охотой единой жив человек». Наш остров богат еще кое-чем, поважнее птицы и зверя. Вплоть до прошлого года мы каждую навигацию отправляли на материк солидную порцию добытой рабочими бухты Варнека свинцово-цинковой руды. У нас были рудники, и их существованием мы обязаны ученому — геологу Р. К. Шенкману. В 1925 году он был на Вайгаче проездом и совершенно случайно обнаружил на берегу бухты Варнека небольшие кусочки руды — так называемого «свинцового блеска». Он взял с собой несколько кусочков, исследовал их в лаборатории и получил неожиданный результат: в нашем «свинцовом блеске» оказалось двадцать процентов свинца и восемнадцать процентов цинка. В 1927 году тот же Шенкман обследовал вайгачские месторождения и пришел к выводу, что свинец, цинк и медь здесь лежат чуть ли не на поверхности земли, их запасы исчисляются десятками тысяч пудов. С тех пор много лет в бухте Варнека шла добыча свинца и цинка. Сейчас варнекские месторождения выработаны. Идут новые разведки. И они позволяют надеяться, что руда есть не только в бухте, но и по всему западному побережью острова.

«Пожалуй больше, чем свинцово-цинковыми рудниками. бухта Варнека известна как одна из наиболее удобных в Арктике стоянок морских судов, идущих через Карское море в восточный сектор Советской Арктики. Природа настолько хорошо защитила ее от ветра и бурных волн Баренцова моря, что большие корабли и идущие на ледовые разведки гидросамолеты могут в ней свободно переждать шторм...

«Нарьян-Мар — Амдерма — Вайгач — вот линия большевистского наступления на север. Мы отвоевываем у Арктики одну за другой богатейшие области, разрабатываем скрытые тысячелетиями природные богатства, обогащаем ими нашу прекрасную родину. Краткая история вайгачской руды лишний раз подтверждает высказанную многими учеными мысль о том, что Арктика таит в себе неисчерпаемые богатства. Постепенно осваивая Арктику, мы эти богатства находим и сразу же начинаем разрабатывать. У большевиков слово никогда не расходится с делом...»

Товарищ Степанов увлекся своим рассказом. Когда он окончил, окна чуть-чуть побелели, предвещая скорое насту-

пление рассвета. Махоткин молчал попрежнему. Значит, решено: утром вылетаем на розыски. Попросив дежурного радиста не отходить от аппарата и в случае чего разбудить меня, я решил немного отдохнуть перед полетом.

*

Утром меня разбудил Бассейн и доложил, что машина готова. Погода улучшилась. Снегопад прошел. Облака поднялись высоко-высоко и большими неровными кучами передвигались на северо-восток. Изредка проглядывало солнце.

Через несколько минут мы поднимемся с гостеприимного аэродрома и пойдем на поиски Махоткина. Где он? Что с ним? Цела ли машина? «Попался и ты, товарищ, в лапы к Арктике. Где-то ты «куропачишь» теперь?» — невольно подумал я, вспомнив, как Махоткин насмехался над несчастьями Фариха в Нарьян-Маре.

Комсомольцы высыпали на аэродром и окружили наш самолет. Я поискал глазами радиста, хотел последний раз спросить: нет ли чего от Махоткина? Но радиста среди зимовщиков не оказалось. Он не бросил своего поста...

Я от души пожал руки заботливым людям, которые нас так хорошо встретили, и полез в кабину. Мотор взревел на полных оборотах, и мой верный «Н-127», как бы чувствуя важность предстоящего полета, легко оторвался от снега и пошел в воздух.

Верхние крылья и фюзеляж обеих наших машин покрашены в хорошо заметный красный цвет. Пришла пора воспользоваться плодами нашей предусмотрительности. Но, увы, и она не помогла!.. Я несколько раз пересек Вайгач, а самолета Махоткина нигде не обнаружил. Решив, что дальнейшие поиски бесполезны, я вышел на Юшар и увидел около зимовки хорошую площадку. Здесь нас тоже ждали!

Взял направление на Амдерму. Прямо передо мной стоял как высокая черная стена тяжелый облачный фронт. Плохое предзнаменование! Прежде чем уходить от хорошей погоды и хорошего аэродрома на Юшаре, нужно узнать погоду в Амдерме.

На призыв Иванова почти моментально откликнулся амдерминский радист. В уши посыпалась дробь азбуки Морзе:

— Я вас слушаю...

— Передайте погоду...

— Погода у нас...

Какая у них погода, мы так и не узнали. Легкомысленный радист на полуслове оборвал передачу сводки и неожиданно спросил:

— Иванов, ты знаешь новость?

— Какую? — не утерпел Иванов.

— Пассажиры Фариха нашлись. Сами пришли...

Услышав, что «Рутуй» (позывные рации моего самолета) работает с Амдермой, в передачу ввязались еще три станции: Вайгач, Юшар и бухта Варнека. Радисты словно с ума сошли. Перебивая друг друга, каждый передавал свое. Вайгач интересовался, обнаружили ли мы Махоткина. Юшар уговаривал нас сесть. Бухта Варнека по цифровому коду резала метеосводку. Амдерму совсем забили, и она стыдливо смолкла...

Тем временем мой самолет упорно продвигался к цели. Мне некогда было ждать, пока Иванов наведет порядок в эфире. К счастью, мои опасения не оправдались: облачный фронт оказался далеко за Амдермой. И когда я разворачивался над аэродромом, прицеливаясь, прежде чем пойти на посадку, Иванов передал записку:

— Связался с Амдермой. Сейчас получу погоду...

Это граничило с насмешкой, и я вспылил:

— На какой же чорт мне твоя погода? Я в Амдерме, иду на посадку.

Иванов взглянул вниз и рассмеялся.

*

В Амдерме попрежнему ничего не знали о судьбе Махоткина. Меня не покидала мысль о пропавшем товарище. «Где он? — сотый раз задавал я себе вопрос, — что с ним? Нужна ли ему моя помощь? Почему он молчит?»... Вопросы тем больше мучили, чем дольше не было на них ответа.

После прилета я несколько часов не выходил из амдерминской радиостанции, непрерывно запрашивая все ближайшие рации полярных зимовок об одном: не знают ли они что-нибудь о судьбе Махоткина? Неведение продолжалось долго — вплоть до того, как комсомольцы с зимовки Вайгача прислали радостную радиограмму:

«Сейчас на нашем аэродроме благополучно снизился Махоткин. Экипаж здоров, машина в порядке».

Беспокойство мгновенно сменилось радостью, а радость — нетерпеливым ожиданием. Ведь из коротенькой радиограммы ясно только главное: Махоткин, экипаж и машина целы. Но не ясно не менее важное: где они сидели, почему сели, почему так долго не давали знать о себе? На все мои запросы радист комсомольской зимовки неизменно отвечал:

— Товарищи прилетели крайне утомленные. Сейчас они спят...

Я вспомнил о заботливых комсомольцах, о выпущенной «на счастье» стенгазете и подумал: «Молодцы ребята! Они наверное так же хорошо встретили и Махоткина. Ведь им очень хотелось его видеть».

Через несколько часов Махоткин прилетел в Амдерму. Здесь я ему и Аккуратову учинил форменный «допрос с пристрастием».

— Почему вы кружились в Карском море? — начал я.

— Это пусть штурман скажет, его вина, — заявил Махоткин.

— Послушаем штурмана.

— Первый час полета прошел благополучно, — начал Аккуратов. — Потом ни с того, ни с сего заходила компасная стрелка. Зная, что мы находимся недалеко от магнитного полюса, я подумал: «не попали ли мы в магнитную бурю?» Два раза изменили курс на 180° — никакого результата. Стрелка попрежнему вертелась, как карусель. Погода плохая. Лететь без компаса нельзя. Решили вернуться. Только после посадки выяснили, что никакой магнитной бури не было. Просто отскочил плохо прикрепленный провод динамки рации, попал на массу самолета и стал искрить. Искра сильно действовала на компас. Кстати — по этой же причине у нас не было радиосвязи. Мы-то вас слышали хорошо, а ответить не могли.

Выслушав штурмана, я задал вопрос пилоту:

— Почему ты не пошел за мной, когда я сделал круг?

— Если бы я видел, я бы пошел с радостью, — ответил Махоткин. — В том-то и дело, что я был в таком напряжении, что кроме своих приборов ничего не видел. Даже мачту рации на Вайгаче проглядел. И только случайно заметил мелькнувший внизу какой-то домик. Сразу же решил садиться.

Не теряя времени — вернулся. Невдалеке от домика оказалась покрытая ровным снегом бухта. С большим трудом, совместными усилиями всего экипажа определили направление ветра. Сел благополучно. Подрулил чуть не к самому домику. Вижу — на козлах растянуты медвежьи шкуры, около них бродят три собаки — одна хромая, две какие-то скучные. «Три инвалида», определил Ивашина. Выключили мотор, зачехлили, укрепили машину и вошли в дом. Холодно. Как видно, хозяева уехали давно. На стене висит винтовка, на столе продукты, у печки дрова. Все, что нам нужно. Сейчас же затопили печку, согрелись, приготовили обед и, закусив, улеглись отдыхать. Впрочем — мне лично заснуть так и не удалось, не давало беспокойство за вас. Ведь мы не знали, что вы сели на хорошем аэродроме.

— На другой день, — продолжал Махоткин, — погода улучшилась. Мы вышли из дома и увидели, что рядом стоит тригонометрическая вышка. Поднялся на нее и сразу определил место, где мы находились. Это был мыс Болванский на острове Вайгач. Километрах в десяти на восток вздымалась решетчатая радиомачта комсомольской зимовки. Ну, а остальное и так ясно...

— Ясно! — подытожил я. — Больше отклоняться от маршрута не будем. Сначала выполним задание, а экспериментировать можно на обратном пути.

Махоткин и Аккуратов пытались возражать. Им хотелось осуществить свой замысел. Но на этот раз я поставил на своем.

ИДЕМ ПО МАРШРУТУ

Амдерма оказалась еще более «гостеприимной», чем комсомольская зимовка острова Вайгач. Но между их гостеприимством большая разница. Комсомольцы нас хорошо, организованно встретили и проводили, а Амдерма... не отпускала целых два дня. Правда, зимовщики в этом были менее всего повинны. Крепче дружеских уз нас держала плохая погода.

Только утром 6 апреля первый раз проглянуло солнышко. Мы решили лететь несмотря на то, что черные тучи на горизонте не предвещали ничего хорошего. Мы не боялись этого, так как знали, что в конечном пункте сегодняшнего перелета — в Маточкином Шаре — погода хорошая.

Мы поднялись в воздух и пошли на север, строго придерживаясь маршрута.

После первого часа полета позади остались и остров Вайгач, и летная погода. Карские Ворота встретили нас таким густым туманом, что я в мгновение ока потерял впереди идущий самолет Махоткина. Опасаясь воздушного столкновения, я добавил оборотов мотору и по приборам стал пробиваться вверх, пробивать туман. Это — мой любимый способ борьбы с ним. Впрочем, и он имеет свою опасную сторону — обледенение самолета.

Сейчас, пробивая туман, я больше всего боялся обледенения. Хуже всего, что пришлось вести машину слепым полетом, а в это время все внимание летчика сосредоточено на приборах.

— Следи за крыльями! — крикнул я Бассейну. — Как только появится лед — сигнализируй...

Улучив минутку, я хотел сам осмотреть крылья. Как на зло, стекла кабины заиндевели, ничего не видно. Открыл обе форточки, и сразу же отлегло от сердца: на крыльях не было ни малейших признаков обледенения.

На высоте тысяча семьсот метров мы, как из воды, вынырнули из тумана и увидели солнце. Оно показалось страшно ярким, слепящим, наверное потому, что нам долго пришлось пробыть в сплошном молоке тумана, напрягая зрение.

Пока мы пробивались вверх, Иванов несколько раз вызывал Махоткина и сообщал ему о нашем положении. Ответа он так и не получил. Повидимому у Махоткина опять неисправна рация. Малоутешительный вывод! Не успокоившись на нем, Иванов попытался разыскать Махоткина через соседние зимовки. Заодно он справлялся и о погоде.

Первым ответил Матшар:

— О Махоткине ничего не знаем. Погода хорошая. Видимость свыше пятидесяти километров.

Вслед за Матшаром дружным хором отозвались рации зимовок Вайгача. Иванову пришлось устанавливать порядок, иначе он рисковал ничего не принять. Из переговоров выяснилось, что на Вайгаче погода начинает портиться, а о Махоткине ни слуху, ни духу.

На первый взгляд может показаться странным, что составленная Ивановым сводка погоды меня успокоила. «Волноваться нечего, — думал я. — Раз Махоткин не сел на Вай-

гаче, значит летит. Не в пример мне, он не любит пробивать туман вверх, предпочитает мучиться, но видеть землю. У всякого свое... Впереди же попрежнему хорошая погода. Компас в порядке. Можно итти и над туманом».

Предоставив Иванову разыскивать Махоткина, я пошел вперед.

Так мы летели еще около часа. Безмятежно сияло солнце. Высоко над нами ходили перистые облака. Внизу расстилалась молочнобелая пелена кучевых облаков, похожая на застывшее море. По ней проворно бежала маленькая тень нашего самолета, окруженная ореолом радуги.

Судя по времени и скорости полета, Карские Ворота остались позади и под нами должна быть Новая Земля. На белой поверхности расстелившегося внизу тумана начали появляться темные пятна и окна. В одно из окон мелькнули очертания полузанесенного снегом берега. Все в порядке. Компас не подвел, мы идем правильно. Радость немного омрачалась необходимостью прекратить спокойный полет и итти вниз, под облака. До Матшара недалеко. Несколько заснеженных домиков — не город, их можно и не заметить в окно. Придется потом возвращаться. Лучше уж лететь наверняка.

Рассчитывая, что туман не доходит до земли, я нырнул в одно из окон. Расчет не оправдался. Пришлось снизиться до двадцати метров, и даже на этой ничтожной высоте стоял туман. Видимость очень слабая. Если бы подо мною была тундра, покрытая снегом, как белой скатертью, я не рискнул бы итти над ней бреющим полетом, а полез бы опять вверх. Но под нами была резко очерченная поверхность — слева берег, справа змейки разводий. Раз есть черные пятна, раз «пестрит», как говорят полярные летчики, — можно, не прибегая к приборам, держать самолет правильно по отношению земли и, значит, можно лететь.

Трудно итти бреющим полетом в тумане даже над ровным местом. Когда же необходимо придерживаться извилистого, неровного берега, трудности увеличиваются в десятки раз. Летишь... Вдруг прямо перед тобой вырастает черная скала. Еще мгновенье, и твой самолет, врезавшись в нее, разлетится в щепы. Крутым виражом, ставя машину на крыло почти перпендикулярно к земле, разворачиваешься и уходишь от опасности. Не успеешь стереть рукавом выступивший на лбу

холодный пот — потерял берег. В чем дело? Оказывается, берег так же круто повернул направо. Снова разворачиваешься и «догоняешь» берег. Очертания его прихотливы и резки, предусмотреть их нельзя, в силу необходимости приходится вертеть самолетом то вправо, то влево, так, чтобы линия полета совпадала с очертаниями побережья. Не преувеличивая, можно сказать, что весь такой полет проходит на нервах летчика. Недаром сто с небольшим километров, пройденные бреющим полетом над берегом Новой Земли, показались мне тысячей...

Мы шли очень низко, чуть-чуть не касаясь лыжами прибрежных торосов. Наученный горьким опытом еще под Новосибирском, Иванов убрал антенну, опасаясь как бы она не оборвалась, зацепившись за торосистый лед. Рация не работала. И если быть до конца правдивым, нужно признаться, что все это время настроение у нас было не из важных. Я вздохнул свободно только после того, как заметил впереди просвет и понял, что туман наконец-то кончился. Буквально через минуту мы уже имели пятьсот метров высоты.

Ясно. Мучивший нас туман оборвался и стеной отходил назад. Иванов по радио сообщил на зимовку Маточкин Шар:

— Скоро будем, приготовьте костры...

Сев на Маточкином Шаре, я мог с полным правом заявить: «Арктику завоевывают комсомольцы». Начальник полярной станции товарищ Шоломов сразу же, что называется, поставил все точки над и.

— Привет от *комсомольской* зимовки, — сказал он.

— Здесь тоже комсомольцы? — изумился я.

— Комсомольцы, — подтвердил товарищ Шоломов. — И не только мы. Вот еще комсомолец-стахановец зверобой Ковров. Он с самого залива Клокова приехал на своих собаках встречать вас...

Я крепко пожал руку низкорослому, плечистому пареньку в широкой ненецкой малице.

— Зверя много? — спросил я моего нового знакомого. — План выполняете?

— За план будьте покойны. Мы — стахановцы...

— Товарищ Ковров прав, — заметил начальник зимовки. — Мы провели на зимовке стахановский месячник

имени Десятого съезда комсомола и годовой план заготовки пушнины уже выполнили на двести семьдесят процентов. Такого большого количества пушнины тут даже в *песцовые* годы не сдавали...

Рядом с Шоломовым стоял стройный голубоглазый молодой человек с приятным, запоминающимся лицом. В глазах его пробегали какие-то беспокойные искорки, точно он был в чем-то виноват перед нами. «Вот растерялся парень, — подумал еще я. — Надо его ободрить». И спросил:

— Вы тоже комсомолец?

— Конечно. У нас все — комсомольцы.

— А что вы делаете на зимовке?

— Я радист.

Внезапное вмешательство Шоломова прервало наш разговор. Оказывается, в суматохе встречи никто не заметил, что, услышав шум мотора нашего самолета, дежурный радист покинул свой пост и вместе со всеми выбежал на аэродром. Его мучила совесть, но желание увидеть и услышать новых людей, впервые прибывших к ним за последние полгода, победило все. Теперь, оправдываясь перед начальником, он передал ему какую-то бумажку и стремглав бросился к домику рации.

— Это вам, Михаил Васильевич, — сказал Шоломов, взглянув на бумажку.

— «Попал в сплошной туман, — прочитал я. — Решил вернуться. Сел благополучно в бухте Варнека. Махоткин».

— Какая досада! — невольно воскликнул я. — Ведь я был уверен, что мы здесь встретимся...

Бассейн принялся командовать добровольными помощниками, приготовляя машину к неожиданностям предстоящей ночи. Мы с Шоломовым направились к чуть видневшимся из-под снега домикам зимовки.

— Опять подвела рация, — сказал я Шоломову после короткого молчания. — У нас почти с самого вылета из Амдермы не было двухсторонней связи. Если бы я знал, что Махоткин вернулся, конечно я бы не пошел вперед...

Вслед за нами в кают-компанию веселой гурьбой ввалились зимовщики с Бассейном и Ивановым. Неизбежными вопросами о «московских новостях» нам не дали даже спокойно пообедать. Так как нам на каждой зимовке приходилось рассказывать почти одно и то же, Бассейн предложил записать нашу беседу на граммофонную пластинку и, пока мы

обедаем, давать слушать наиболее нетерпеливым. Благо патефоны есть на всех зимовках...

— А ты помнишь меня, Михаил Васильевич? — неожиданно спросил Шоломов.

— Еще бы не помнить! Вылетая сюда, я всем говорил, что на Матшаре встречусь со старым другом...

— А помнишь, как мы вместе летали в бухту Лаврентия?..

Зимовщики заинтересовались «встречей старых друзей», и товарищ Шоломов был вынужден рассказать о нашем приключении на Чукотке.

— 5 мая 1934 года вместе с представителем чрезвычайной тройки по спасению челюскинцев Петровым, — начал он, — мы вылетели в бухту Провидения для организации посадки челюскинцев на пароход «Смоленск». Погода явно не благоприятствовала. Через час туман настолько сгустился, что мы вынуждены были сесть в бухте Лаврентия. Этого только и ждала коварная Арктика! Не успели мы как следует закрепить самолет, как поднялась такая пурга — света не видно...

«Пурга понемногу стихла только к 7 мая. Посветлело. По небу ходили низкие облака, как бы раздумывая, что делать дальше: уйти прочь или еще несколько суток поиздеваться над нами? Мы не стали дожидаться конца этих размышлений и в четырнадцать часов пошли в воздух.

«Ловко лавируя между разорванными облаками, Водопьянов быстро набрал две тысячи четыреста метров высоты. Здесь кончался последний облачный слой, и мы пошли верхом.

«Мне впервые пришлось лететь над облаками на сухопутной машине над мелькающей в частые окна водой открытого моря. Как и всегда в такие минуты, невольно в голову приходили всякие «страшные мысли». «Вдруг да испортится мотор? Что тогда делать? — думал я. — Отсюда живым не выберешься, верная гибель»... Жутковато было, да ничего не поделаешь. Старался освободиться от ненужных мыслей, убеждал себя, что нужно больше доверять пилоту, ведь и сам он рискует не меньше... Да куда там! Мысли были хорошие, да жить хотелось больше, и страх, самый обыкновенный страх, рожденный инстинктом самосохранения, не проходил до тех пор, пока не показался берег. Говоря по совести,

и в нем радости было мало — горы да скалы. В случае чего сесть все равно негде. Но на душе все же спокойнее: земля не море.

«Мы в воздухе около часа. Судя по времени, пора уж показаться и бухте Провидения. Водопьянов, видно, сам ждет ее с минуты на минуту: он уже не раз по спирали спускался в окна между облаков, стараясь разглядеть запропастившуюся бухту. Но его попытки безуспешны. Земля покрыта густым туманом, и разглядеть ничего не удается. Положение — нельзя хуже: возвращаться назад, в Уэлен, нельзя — нехватит горючего, вынужденная посадка в горах без продовольствия и полярного снаряжения может кончиться печально...

«Не знаю, что в это время думал Водопьянов, только вижу — круто повернул и снова пошел в море. У меня засосало под ложечкой. «Неужели, — думаю, — ему утонуть в море приятнее, чем сидеть где-нибудь в тундре?» Смотрю — снижается. Мать родная — летим над самыми волнами! Высоты никак не больше сорока метров. И вот здесь-то начались самые сильные переживания...

«Водопьянов видимо решился на последнее. Пренебрегая ежеминутным риском разбиться о высокие берега Чукотки, он пошел бреющим полетом над самыми волнами, придерживаясь береговой линии. Мрачные скалы все время были выше нас. Сильно изрезанный бурным прибоем, берег то отступал вглубь материка, то выдавался далеко в море бесчисленными и безымянными мысами. Не раз я невольно зажмуривался и мысленно прощался с жизнью. Казалось, никакого человеческого умения нехватит развернуть самолет в нескольких метрах от внезапно выросшей впереди скалы. Но уменья, хладнокровия и выдержки у Водопьянова оказалось намного больше, чем я предполагал. Ничего страшного не случилось. Его расчет блестяще подтвердился. Неотступно следуя за берегом, мы пришли в бухту Провидения и легко опустились на приготовленный нам аэродром.

« — Здорово прокатились, — радостно улыбаясь, сказал Водопьянов, вылезая из кабинки. — Одно плохо — дальше кататься нельзя было. Бензина осталось всего минут на двадцать...

«Этот полет глубоко врезался в память. Потом мне неоднократно приходилось летать с пилотом Кукановым. Вместе ходили на сухопутной машине над морем и в ледовые раз-

ведки, и на розыски унесенных на льдине чукчей. Но первое впечатление никогда больше не повторялось.

«Я горячо полюбил авиацию. И видя пилотов, хладнокровно вылетающих в любую погоду на сухопутной машине вглубь моря, я понял: так выковываются самоотверженные и мужественные люди, способные выполнить любое задание партии и под ее руководством победить любые трудности...»

Шоломов рассказывал о запомнившемся ему полете с глубоким, неподдельным волнением. Было ясно, что полет действительно глубоко поразил его и врезался в память на всю жизнь. Чувствуя это, я невольно наблюдал, какое впечатление произвел его рассказ на Бассейна и Иванова. Они слушали с таким видом, будто им рассказывают что-то давно известное. И в самом деле — ведь всего несколько часов тому назад, по пути на Матшар, мы несчетный раз испытали нечто подобное, что полярные летчики называют просто «бреющим полетом в тумане», к которому постоянно приходится прибегать в Арктике. Впервые мне удалось наблюдать такую диаметрально противоположную разницу восприятий. Нет, что ни говорите, а моя профессия, профессия летчика — одна из чудесных профессий на свете...

*

Рассказ Шоломова послужил началом намеченного сегодня торжественного вечера, посвященного подведению итогов первого стахановского месячника в Заполярье. После начальника выступали зимовщики и звероловы, рассказывали о своих достижениях, называли цифры перевыполнения плана. Чувствовалось, что и здесь, далеко за полярным кругом, бьется равномерный и полнокровный пульс нашей родины. Отдаленные на тысячи километров от железной дороги, от культурных и промышленных центров, люди не чувствовали себя забытыми. Наоборот! Они жили одной жизнью со своей родиной, их волновали ее интересы, и они готовы были сделать — и делали — все, чтобы порадовать ее своими успехами.

Присутствовавший на торжественном вечере в Маточкином Шаре парторг Новой Земли товарищ Шувалов повторил еще раз известную всем цифру — двести семьдесят процентов выполнения годового плана, — и разъяснил, что она означает.

— У нас, на Новой Земле, очень важным в промысловом

отношении является вопрос о так называемых «песцовых» и «непесцовых» годах. Удачные в промысловом отношении годы чередуются с годами, когда количество добываемых песцов ничтожно. Старожилы-звероловы утверждают, что «песцовые» и «непесцовые» годы правильно чередуются. Говорят также, что зимы 1929/30 года и 1932/33 года были «песцовыми». Выходит, что нынешняя зима тоже «песцовая». Не знаю, так это или нет, — ученые еще не проверили наблюдений звероловов и не дали им серьезных обоснований, — но двести семьдесят процентов плана говорят за себя. Мы уже уверены, что здесь дело не в годе, а в стахановских методах работы...

*

Утром прилетел Махоткин.

Не успели механики закрепить самолет, разгулялась обычная гостья этих мест — пурга. И только 9 апреля мы, наконец, достигли мыса Желания.

От нашей последней посадки на Маточкином Шаре до мыса Желания мы летели всего три часа двадцать пять минут. Для перелета из Амдермы в Матшар нам потребовалось около четырех часов. Значит, от Амдермы до мыса Желания всего семь с небольшим часов полета. Нам же потребовалось «немного» больше — *девять суток*. При этом мы не потеряли даром ни одной минуты летного времени. Видно, правы полярные летчики, которые говорят: «В Арктике не так важно уметь хорошо летать, как уметь хорошо *ждать*». Именно, ждать!

Погода здесь меняется молниеносно, и в калейдоскопе туманов, снегопадов, ветров и ясных минут нужно выждать и выбрать такой момент, который наиболее благоприятен для полета.

Девять суток борьбы и ожидания сделали для нас мыс Желания настолько желанным, что мы поняли, почему Виллем Баренц в 1596 году, впервые достигнув на корабле этой точки Новой Земли, так окрестил ее. Более подходящее название для этого мыса придумать было трудно. В двадцатом веке нам, советским летчикам, вооруженным передовой техникой, потребовалось девять суток, чтобы достичь его воздушным путем. Не трудно представить, сколько лет каторжного труда и лишений потребовалось потратить

мореплавателям в шестнадцатом веке для того, чтобы достичь его морем, да еще на парусном судне.

Сейчас на мысе Желания выстроен целый городок: жилой дом в одиннадцать комнат и другой дом в четыре комнаты, здание радиостанции, электростанция, аэрологический павильон, склад продуктов, бани, собачник, помещение для скота и т. п. Весь поселок телефонирован. Почти у каждого телефона висят списки телефонных абонентов Москвы и Ленинграда: зимовщики мыса Желания имеют возможность разговаривать с этими городами по радиотелефону. Ветродвигатель и мощная аккумуляторная установка круглые сутки обеспечивают станцию электроэнергией и светом. И все это хозяйство здесь, на 76°58′ северной широты, на мысе, не каждый год доступном для кораблей! Оно выросло всего за какие-нибудь четыре-пять лет. Полярная станция на мысе Желания построена только в 1931 году. С тех пор на ней регулярно ведутся научные наблюдения. Находясь на стыке Баренцова и Карского морей, она имеет очень важное значение для полярного мореходства, так как дает возможность держать под непрерывным наблюдением их ледовый режим в течение круглого года.

В этом году на мысе Желания зимуют девятнадцать человек во главе с начальником зимовки товарищем Никитиным.

★

Мы опустились на мысе Желания 9 апреля в четырнадцать часов пятнадцать минут. Навстречу нашим самолетам, как и везде, высыпало все население зимовки. Ее обитатели давно поджидали нас с большим нетерпением. Они знали, что мы везем им не только газеты и письма, но и новые подшипники для их электростанции. С особенным нетерпением ждал нашего прилета астроном зимовки товарищ Широков. Еще бы! Он близорук, а тут еще не так давно его постигло несчастье — разбились очки. Астроному остаться без зрения все равно, что летчику лишиться самолета. Узнав об этом из его отчаянной радиограммы, мы захватили ему из Москвы новые очки. Теперь, впервые после долгого перерыва, астроном снова получил возможность работать...

Радостные лица, сердечные приветствия, безоблачный солнечный день. Казалось, ничто не могло нарушить долгождан-

ного покоя, наконец-то установившегося над затерявшимся в арктических льдах клочком земли. Но не успели мы раздать зимовщикам письма и посылки, за окном потемнело. Солнце скрыли нивесть откуда набежавшие тучи. Начинается шторм.

Ночью шторм разыгрался не на шутку, и нам вместе с привычными к таким переменам зимовщиками пришлось несколько часов провести у самолетов, наглухо прикрепляя их стальными тросами к ледяному аэродрому. К утру самолеты занесло снегом по самые крылья...

Я вот сейчас пишу «ночью», «к утру» и т. д. — слова, которые вызывают в памяти каждого определенные, привычные с детства понятия. Ночь — значит темно; утром — значит чуть брезжит желтая полоска рассвета. Ничего подобного не было на мысе Желания! Когда меня разбудили и сказали: «Сейчас глубокая ночь, разыгрался шторм, надо спасать самолеты», я с трудом поверил этому. За окном завывал шторм, но было светло. Читая на моем лице недоумение, зимовщики напомнили, что мы уже перелетели границу, за которой начался многомесячный полярный день. В дальнейшем мы «ночь» определяли только по часам, так как больше ни по чему нельзя было отличить ее от стоявшего здесь сплошного дня.

★

Началось ожидание.

Семь дней — вплоть до 16 апреля — плохая погода приковывала нас к мысу Желания. Насколько желанным он был для нас в Амдерме и Матшаре, настолько опротивел теперь. Дорогое время уходило, неуклонно надвигалась полярная весна с ее постоянными туманами, достигающими четырех-пяти тысяч метров высоты; с ее теплом, растапливающим наши снежные и ледовые аэродромы. Надо торопиться. До наступления весны мы должны не только добраться до бухты Тихой, но и полетать над Землей Франца-Иосифа, попробовать подняться возможно выше до невидимой сетки географических градусов. Весна может сорвать все наши планы. Надо вылетать, немедленно вылетать!

Вылетать... Как вылетишь, когда мыс Желания оказался «гостеприимнее» всех предыдущих зимовок? Каждый день что-нибудь да мешало. Или пурга — полярная пурга, когда среди дня наступает непроглядная ночь и человеку ни за что

не устоять на ногах, — прочно приковывала нас к мысу Желания, а в это время бухта Тихая дразнилась хорошей погодой; или туман — полярный туман, когда кажется, что мутное молочное небо спускается на землю, и в двух шагах ничего не видно, — спускался над бухтой Тихой, в это время у нас, на мысе Желания, нивесть откуда появившийся солнечный день злил и радовал в одно и то же время; или непогода — полярный шторм, когда многолетний пак на море начинает ходить волнами, многометровые льдины с легкостью щепки становятся на ребро и сейчас же обрушиваются в море, когда воздух на много сотен километров вокруг дрожит от непрерывного грохота, будто бьют тысячи орудий одновременно, — полярный шторм, родившись неизвестно где, обрушится и на мыс Желания и на бухту Тихую одновременно. Как вылетать, когда погода Арктики могущественна, а твой самолет — комар, игрушка перед ней?..

В эти дни не только мы и зимовщики мыса Желания — вся страна вместе с нами ждала хорошей погоды. Газеты ежедневно после скупых строк: «*Водопьянов и Махоткин не могут вылететь в бухту Тихую из-за плохой погоды*», обязательно помещали мнение авторитетных специалистов на этот счет. В одной из московских газет было напечатано заявление знатока Советской Арктики проф. Визе. «Отважным летчикам, — писал он, — осталось пролететь до бухты Тихой на Земле Франца-Иосифа. Это самый тяжелый участок, по которому еще не летал ни один человек. Сейчас в районе мыса Желания, очевидно, свирепствует последняя зимняя пурга, окончания которой и выжидают участники перелета. В апреле здесь бывают хорошие дни, в которые вполне возможно совершать далекие полеты. Затем, в мае, наступают сильные туманы, летать в которые будет невозможно». И этот прогноз подтверждался каждым днем нашего ожидания.

Долгие-долгие, томительные дни ожидания... Трудно их описать! Что мы только не придумывали за это время! Устраивали шахматно-шашечные турниры, разговаривали по радио с ближайшими зимовками, сотый раз слушали знакомые патефонные пластинки, организовывали вечера воспоминаний. Мы, летчики, на этих вечерах, кажется, вывернули себя наизнанку, рассказали все, что можно было рассказать и о себе, и о своих товарищах. В один из таких вечеров радист преподнес нам последнюю новость.

— Помните, вас на Матшаре встречал зверобой Ковров? — спросил он.

— Конечно, помню. Это комсомолец он еще откуда-то приехал.

— С залива Клокова. Так вот, Матшар сообщает, что эта встреча ему дорого обошлась.

— Не пугай!

— В самом деле. Пока Ковров встречал вас, — белые медведи напали на его избу, растащили запасы провианта и всю добытую им за зиму нерпу.

— Не может быть!

— У нас все может быть. Белые пройдохи частенько заглядывают не только на промысловые избы, но и на зимовки. Ну, да это им дороже обходится. Сегодня Ковров отправился на поиски четвероногих мародеров. Можете быть уверены — скоро их шкуры будут сушиться в фактории Госпушнины.

— Белые медведи трусливы, — вступил в разговор начальник зимовки товарищ Никитин. — Но тем не менее они всегда были заклятыми врагами исследователей Арктики. Они редко отваживаются нападать на человека, зато смело уничтожают все, им оставленное. Вот послушайте, что пишет о них известный полярный исследователь Фихнер...

И Никитин прочитал из книги:

«У белого медведя есть премерзкая привычка исследовать и присваивать себе запасы, которые полярные путешественники устраивают в ледяных пустынях на случай какого-либо несчастья. Кэн рассказывает, что медведи сожрали у него не только мясо и сухари, но также и кофе, паруса, в том числе и американский флаг. Они не могли только справиться с ящиками, сделанными сплошь из железа. В желудке одного белого медведя, убитого людьми Мак-Клюра, во время его экспедиции для спасения Франклина, нашли изюм, солонину, табак и... липкий пластырь, т. е. вещи, которые он мог добыть только из какого-нибудь депо, устроенного на Крайнем Севере».

★

Летая в Арктике, где бы я ни был, как далеко от населенных пунктов я бы ни забирался, — никогда и нигде я не чувствовал себя одиноким, оторванным от своей родины. То

же можно сказать и о моих товарищах, которые вместе со мной делили все трудности арктических перелетов. Мы знали, что за каждым нашим шагом зорко следят тысячи и тысячи глаз. И мы были уверены, что если нам потребуется помощь — нам ее окажут немедленно. Сознание этого придавало нам новые силы, и мы смело продолжали свой путь, летели вперед, побеждая любые трудности.

Меньше чем где бы то ни было мы чувствовали себя оторванными от своей страны здесь, на мысе Желания. Радио успешно преодолевало огромное расстояние, отделяющее нас от Москвы, которая постоянно интересовалась ходом нашего перелета, каждодневно помогая советом или приказанием. Мы не оставались в долгу и сообщали ей о своем каждом шаге. Но Москве и этого было мало. Меня, как командира перелета, не раз вызывали на рацию и заставляли отвечать на десятки вопросов.

Хорошо помню один из таких «радиоразговоров». Произошел он 9 апреля.

В этот день мы прилетели на мыс Желания. После полета расположились на отдых. Не успел я уснуть — будят.

— Что случилось?

— Ничего не случилось. Идите на рацию, вас вызывает Москва.

Пришлось пойти.

Прихожу в радиорубку — радист подает наушники. Надел. Слышу какой-то писк, шипенье, грохот. Потом стихло. И вдруг ясно и отчетливо чей-то голос произнес:

— Товарищ Водопьянов, расскажите, как вы летели на мыс Желания.

Я рассказал.

Голос. — В каких условиях вы летели?

Я. — Летели хорошо. Шли на высоте тысяча метров. Моторы работали безотказно. Рация — так же. Погода несколько раз менялась. В двух местах попадали в неблагоприятные атмосферные условия. Самолеты сильно кидало вверх и вниз. На материке я еще ничего подобного не испытывал. Сильно мешали туманы. Вообще район для полетов — тяжелый. Путь от Маточкина Шара пройден нами в три часа двадцать пять минут. Зимовщики для наших самолетов подготовили хороший аэродром. Встретили нас горячо и радостно.

Голос. — Как чувствуют себя участники перелета?

Я. — Все здоровы и бодры. Весь коллектив звена стремится вперед и готов преодолеть всякие трудности. Шлем привет родным и знакомым.

Голос. — Какая сейчас погода на мысе Желания? Что вы делаете?

Я. — Когда вы нас вызвали, мы спали. После нашего прибытия погода здесь ухудшилась. Пурга, ветер. Мы с трудом добрались из жилого дома до радиорубки.

Голос. — Когда думаете лететь дальше?

Я. — Если 10 апреля будет хорошая погода, надеюсь в тот же день разговаривать с вами по радио, но уже из бухты Тихой...

Но еще и 13 апреля мы «ждали погоду» на мысе Желания.

Вечером, как и всегда, собрались вместе с зимовщиками. Радист предупредил, что сегодня в Москве будет торжественное заседание, посвященное второй годовщине спасения челюскинцев.

— Давайте послушаем, — предложил я. — Заседание важное, наверное будет транслироваться.

Все согласились, и скоро мы сидели, тесно прижавшись друг к другу, в маленькой комнатке радиорубки перед репродуктором.

Радио как бы перенесло нас в Москву. Мы хорошо слышали вступительную речь; слышали, как кто-то зачитал список членов президиума; слышали, как громкими аплодисментами присутствующие в зале утвердили этот список, в котором было и мое имя. Услышав это, зааплодировали и зимовщики.

Маленькая кучка советских ученых и летчиков, находившихся в далекой Арктике, слушая воспоминания своих героических товарищей, чувствовала себя среди них. И это чувство ощущалось настолько реально, что после выступления Героев Советского Союза Ляпидевского и Доронина мне самому захотелось выступить. Товарищи одобрили мое желание. Мы общими усилиями составили приветствие московскому собранию. Радист немедленно передал его в эфир. Нашей радости не было конца, когда через пару часов мы в репродукторе услышали чей-то незнакомый голос, зачитывающий притихшему залу нашу радиограмму, услышали бурный взрыв

одобрения и благодарности, покрывший ее последние слова.

Трудно описать это подымающее чувство единства со своим народом, со своей родиной, которые испытываешь в такие минуты...

*

Утро 16 апреля порадовало нас вдвойне. На мысе Желания установилась ясная, солнечная погода, и синоптик уверял, что она продержится не меньше суток. Скоро прибежал радист со сводкой из бухты Тихой — там погода тоже отличная, видимость пятьдесят километров. О лучшем мечтать трудно, и мы решили не терять дорогого времени.

Еще на пути к мысу Желания наши самолетные компасы заметно нервничали, чувствуя близость магнитного полюса. Но тогда нам было не страшно: мы все время держались хорошего ориентира — берега Новой Земли. Независимо от настроения компасов, он все равно привел бы нас к желанному мысу. Но теперь нам предстояло подняться до 80° северной широты. Как поведут себя самолетные компасы в этих широтах — неизвестно, а итти придется свыше пятисот километров над льдинами и открытой водой Баренцова моря. Там ориентиров не сыщешь. И мы порешили контролировать работу компасов радиомаяком мыса Желания.

У нас было достаточно времени, чтобы сговориться с радистами зимовки о всех подробностях полета по радиомаяку. Для меня это было особенно важно, так как этим способом я собираюсь летать и в будущем. В последний раз проинструктировав меня перед полетом, старший радист мыса Желания товарищ Безменов вручил мне так называемую «схему радиомаяка» и сказал:

— Мы от тебя требуем одного: веди самолет так, чтобы обе буквы маяка были слышны одинаково хорошо. Все остальное зависит от нас. А мы, будь спокоен, своими лучами приведем тебя прямехонько к бухте Тихой.

Поблагодарив заботливого радиста, я взглянул на переданную им схему. В ней значилось:

«От мыса Желания до бухты Тихой вас будут сопровождать два луча: один — справа, другой — слева. В центре проходит прямая линия, соеди-

няющая эти два пункта. Самолет все время должен находиться на этой центральной линии. Правый луч имеет сигнал — букву «А» по азбуке Морзе, левый луч — букву «Н». Если слышимость обеих букв одинакова — самолет находится в центре, между лучами. Если же слышимость какой-либо буквы ослабла — самолет отклонился в сторону. Чтобы снова выйти на правильный курс, *нужно до тех пор отклоняться в сторону ослабевшей буквы, пока ее слышимость не восстановится*».

Внизу та же схема была аккуратно вычерчена карандашом, и по ней я ясно видел, каковы принципы работы радиомаяка. Большего мне и не надо.

Сборы короткие. Даже моторы, будто чувствуя нашу торопливость, запустились быстро, без особых капризов, обычных в арктических условиях.

Я взлетел первым, чтобы перед полетом проверить радиомаяк в воздухе. Махоткин должен был взлететь после того, как я вернусь и сделаю круг над аэродромом.

Первое время в воздухе я чувствовал себя несколько необычно: уши закрыты наушниками, в наушниках назойливо пищат точки и тире азбуки Морзе. До сих пор в полете я слушал только одно — мотор. Ухо привыкло к его знакомому грохоту и чутко реагировало на малейшие изменения в привычных шумах. Теперь внимание приходилось рассредоточивать между мотором и писком радиомаяка. Даже больше того — позабыть про мотор и все внимание переключить на Морзе.

Испытывая радиомаяк, я отошел километров на десять в море, полетал там. Слышимость хорошая. С непривычным положением освоился. Все в порядке. Пора возвращаться на аэродром и поднимать Махоткина.

Подлетаю к аэродрому — сердце радуется. Махоткин рулит к старту. Вот сейчас он поднимется, и мы возьмем курс на последнюю точку нашего перелета, возьмем последний барьер...

Пошел на круг, не спуская глаз с Махоткина. Он остановился. Решил подождать. Мало ли мелочей могут на минуту задержать на старте?.. Проходит десять, двадцать минут — самолет Махоткина попрежнему стоит на месте. Мотор рабо-

тает на малых оборотах. Летаю с полчаса — он ни с места. Наконец, категорическим тоном запрашиваю рацию мыса Желания:

— Почему Махоткин не вылетает?

Радист сам не знал в чем дело. Пришлось ему, бедному, пробежать добрый километр, отделяющий радиорубку от аэродрома. Только после этого мы получили неутешительный ответ:

У самолета сломался костыль. Махоткин взлететь не может.

Что и говорить, неприятная неожиданность. Во-первых, садиться с перегруженной машиной опасно. Вместо помощи Махоткину можно поломать свою машину и самому запросить о помощи. А во-вторых, хоть поломка костыля и не такая уж большая беда, но исправление ее на открытом аэродроме при тридцатиградусном морозе займет не мало дорогого времени. Ведь за это время погода может измениться. Тогда — пошло прахом все наше семидневное ожидание...

Как ни тяжело, но пришлось садиться.

Надеясь скоро справиться с поломкой костыля, я не стал выключать мотор своего самолета, и он работал на малом газу все время, что мы потратили на ремонт машины Махоткина.

На наше счастье, на зимовке оказались запасные части для самолета «П-5» и среди них — новый костыль. С помощью зимовщиков мы притащили козлы, подняли на них хвост самолета Махоткина, и сломанный костыль был заменен новым.

Ремонт затянулся. Мы имели возможность подняться в воздух только в 18 часов с минутами. С точки зрения позднего времени это никого не смущало: здесь, как я уже сказал, вступил в свои права долгий полярный день. Слегка кольнуло беспокойство, когда вспомнил, что в моей машине осталось горючего не больше, чем на семь часов полета. Но и оно легко прошло: впереди лежало всего пятьсот двадцать километров, остатков же горючего мне смело хватит на тысячу.

Наконец-то самолет Махоткина поднялся в воздух и стал набирать высоту. Следом взлетел и я. На прощальный круг над аэродромом мы пошли вместе, строем.

Аккуратов сильно переживал свое поражение в Карском

море. И теперь, на последнем участке пути, ему представился великолепный случай показать на практике свое штурманское искусство и заодно закрепить свой пошатнувшийся авторитет. Я охотно пошел навстречу желаниям Аккуратова, и мы условились: я иду впереди по радиомаяку, Махоткин немного сзади — по компасу. В пути мы будем время от времени сверять свой компасный курс. Если же у меня закапризничает рация, я делаю круг и «сажусь на хвост» Махоткину. Это должно означать, что он становится ведущим.

Как было условлено, мы летели минут двадцать пять — тридцать. Все шло хорошо. Потом ни с того, ни с сего стала затихать слышимость радиомаяка. Чем дальше — тем хуже. Я послал записку Иванову, но он сам, непрерывно контролируя прием сигналов, был озабочен не меньше меня.

— Дело в приемнике, — ответил Иванов. — Потерпи несколько минут, настроюсь.

Я боялся слишком далеко отклониться от курса и «терпеть» не согласился. Пошел на круг и пустил вперед Махоткина. Правда, в следующую же минуту мне пришлось пожалеть об этом: я вновь отчетливо и ровно стал слышать успокаивающие сигналы радиомаяка. Но заходить вперед, нервировать товарища не хотелось. И я решил итти следом и радиомаяком контролировать правильность вычисленного Аккуратовым компасного курса до тех пор, пока в наших курсах не наметится существенной разницы.

Время шло, курс Аккуратова был безукоризнен. Я «сидел на хвосте» у Махоткина и одинаково хорошо слышал оба сигнала радиомаяка. Так продолжалось, как я теперь вспоминаю, не менее часа.

Впереди стали попадаться рваные облака. Над облаками Махоткин не пошел. Он снизился под них. Я не отставал ни на шаг.

Скоро облачность стала прижимать нас еще ниже. Попали в негустой туман. Через две-три минуты он кончился.

Ровно гудят моторы, на-редкость спокойно проходит полет. Опять потянулась полоса хорошей погоды. Никаких воздушных и магнитных бурь — радио и компасный курс наших самолетов совпадают идеально. И держаться этого курса Махоткину не представляло никакого труда. Я сужу по его радиограмме, переданной мне Ивановым.

— Красота! — радировал он. — Скоро и половина пути..

Наступила долгожданная половина, и «красота» кончилась. Мы врезались в густой туман. Идущий впереди самолет Махоткина как ножом отрезало. Зная его привычку прижиматься к земле, я добавил оборотов мотору и, как всегда, полез вверх. Не успел набрать тысячи метров, туман кончился и впереди показалась полоса хорошей погоды. Обрадованный таким счастливым оборотом дела, стал искать Махоткина. Далеко-далеко впереди показалась черная точка, своими очертаниями напоминающая самолет. Указав на нее своим товарищам, я крикнул:

— Вон Махоткин!

— Почему же он так далеко? — с недоумением спросил Бассейн.

— Чего ты удивляешься? Пока мы набирали высоту, наша скорость была незначительна, а он в это время шел бреющим полетом. Вот и ушел далеко вперед.

— Может быть, — недоверчиво проворчал Бассейн.

Я направил свой самолет к черной точке. Через несколько минут меня постигло полное разочарование. Точка оказалась полыньей, издали напоминающей самолет. Продолжаю поиски. Посмотрел направо, налево, сделал круг. Махоткина нет. Связаться с ним по радио невозможно — наша рация работает на длинной волне маяка. Его сигналы назойливо лезут в уши, напоминают о том, что лечу по радиомаяку и лечу правильно...

Успокоив себя тем, что «Махоткин летит впереди», я решил продолжать полет.

Не прошли и ста километров — снова врезались в туман. С тех пор туман и низкая облачность стали попадаться довольно часто, и нам не один раз приходилось подниматься вверх и опускаться вниз, выискивая наиболее благоприятную для полета высоту.

Мы находились в полете уже два с половиной часа. По нашим расчетам с минуты на минуту должны показаться острова архипелага Земли Франца-Иосифа. Но вместо островов нас ждало новое испытание. Вдруг исчез один из сигналов радиомаяка — пропала буква «А». Помня наставления радистов, я должен был сейчас же повернуть направо и отправиться на поиски пропавшего сигнала. Чтобы лишний раз проверить себя, я все же, прежде чем повернуть, посмотрел на схему. На схеме все изображено ясно, буква «А» с правой

стороны. Сомнений быть не может, а тут еще Иванов передает через Бассейна:

— Ищи «А», бери вправо...

Пришлось повернуть.

По радиомаяку я лечу первый раз. Как человек, привыкший летать по компасу, не особенно доверяю рации. До того, как пропало «А», компасный курс наш был 290—300°. Теперь, в поисках пропавшего сигнала, я уже отклонился до 340°, но «А» пока еще не слышно. Иванов продолжает настаивать:

— Давай вправо!

«Ну, уж дудки», подумал я и, руководствуясь компасом, повернул влево.

Я сознательно пошел против схемы радиомаяка, потому что больше не доверял ему.

Настроение у моих товарищей упало.

«Н-Н-Н-Н» назойливо пищал маяк мыса Желания, громко напоминая о себе. Второго сигнала — «А» — я так и не услышал.

Погода настолько ухудшилась, что лететь становилось трудно. Вверх же пробиваться не хотелось: можно прозевать остров.

С момента старта прошло четыре с половиной часа. Мы летели на высоте двести метров. Под нами громоздились ледяные торосы и айсберги Баренцова моря. Только что осталась позади огромная полынья.

В кабине тепло, как в комнате, хотя столбик термометра, прикрепленного на стойке крыла самолета, ушел до тридцати одного градуса ниже нуля. Слева показалась земля. Архипелаг! Но какой это остров из семидесяти с лишним островов Земли Франца-Иосифа?

Стал обходить обнаруженный остров. Подо мной — пологий берег, покрытый довольно ровным слоем снега. В случае чего сесть можно без особого риска. Но садиться невдалеке от цели не хотелось. Приказал Иванову выключить ставший бесполезным радиомаяк, перестроиться на короткие волны, связаться с бухтой Тихой и узнать, какая у них погода.

Пока Иванов выполнял распоряжение, остров кончился, и мы снова вышли в скованное льдом море. Я начал нервничать. Никому не известно, в какой части архипелага Франца-Иосифа мы сейчас находимся. Может быть остров, который

только сейчас был под нами, является его крайней северной или южной оконечностью, и по нашему курсу мы уже больше не встретим земли. Тихая не отвечает. Бензин на исходе. Нужно немедленно принимать какое-то решение. И посоветовавшись с Бассейном, я решил вернуться обратно и сесть на острове...

Вернулся. Справа что-то зачернелось. Подошел ближе. Маленький островок. Дальше остров побольше. Между ними пологое, ровное место. Хорошо видно, как на поверхности снега с северо-востока быстро-быстро бежит поземок. По поземку я определил ветер. И не успел еще Иванов убрать антенну, как самолет уже рулил по снегу.

— Прилетели! — облегченно вздохнул я и добавил, обращаясь к товарищам: — В какой ангар прикажете машину поставить?

ПЯТЬ ДНЕЙ НА НЕОБИТАЕМОМ ОСТРОВЕ

Машина не слушалась, ветер не давал ей развернуться без посторонней помощи. Сбавив обороты мотора, я обернулся, ожидая, что Бассейн, как и всегда, вылезет из кабины, поможет. Механик молча показал мне правую руку, обмотанную окровавленным бинтом. Вместо него вылез Иванов.

Радист ухватился за дужку правого крыла. Я дал почти полный газ. Машина послушно развернулась и с большой скоростью покатилась к намеченному месту.

Иванов отстал и тут же скрылся из глаз. На земле была плохая видимость, а тут еще струей воздуха от винта я поднял такое облако снежной пыли, что в пяти шагах стало невозможно что-либо разглядеть. Опасаясь, как бы не потерять Иванова, я остановился. Он скоро пришел, определив направление по звуку мотора.

Даже короткое путешествие при тридцатиградусном морозе имело свои последствия. Все лицо Иванова покрылось белыми пятнами. Бассейн снял с себя шерстяной шарф и заставил радиста оттирать им обмороженное лицо.

Я подрулил к неизвестному острову, остановил мотор и открыл краник под радиатором. Струйка горячей воды, весело журча, побежала вниз, образуя в снегу быстро растущую проталинку. Под напором порывистого ветра тонкая струйка гнулась и обрывалась, рассыпая веером капельки брызг. Прота-

линка расширялась во все стороны и, рассеченная ветром, становилась похожей на рваную рану. Мрачное сравнение не выходило из головы все время, пока я возился с мотором.

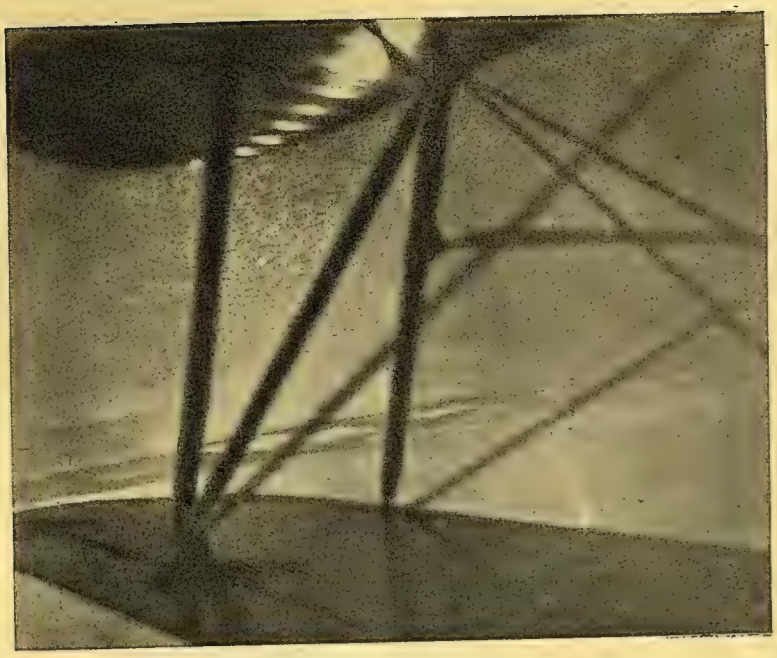
Медленно охлаждалось горячее сердце крылатой машины. Вместе с его теплом уходила и надежда на скорое возвращение из неожиданного «куропачьего чума». Без воды не запустишь мотора, хотя и снабженного специальным приспособлением для запуска при низких температурах. Мотору нужно много воды, а где ее взять на необитаемом островке при тридцати градусах мороза? Трудно нам будет подняться теперь без посторонней помощи...

Даже здесь, за мысом неизвестного островка, ставшего местом нашей вынужденной посадки, ветер неистово рвал и метал. Начинался очередной шторм. И нам пришлось оставить всякую мысль о попытке немедленно связаться по радио с внешним миром. Мы знали, что о нашей судьбе будут беспокоиться не только на гостеприимных зимовках, но и на Большой земле, что нам необходимо дать о себе знать; но мы знали и другое: в такой ветер при всем желании нам не запустить моторчика аварийной рации, не установить динамки. Я высказал свои мрачные предположения товарищам. Иванов согласился со мной и, как бы в подтверждение своих слов, кивнул в сторону механика. Флегонт сидел молча, подняв забинтованную руку к лицу...

Только здесь я узнал о несчастии, которое постигло Бассейна на мысе Желания.

При взлете машину что-то задержало. Флегонт, как и всегда, выскочил из кабины, повозился около хвоста, махнул мне рукой, и я взлетел. Подобные вещи и раньше неоднократно случались на ледяных аэродромах Заполярья, и я не придал этому никакого значения. На самом же деле все оказалось сложнее, чем я предполагал.

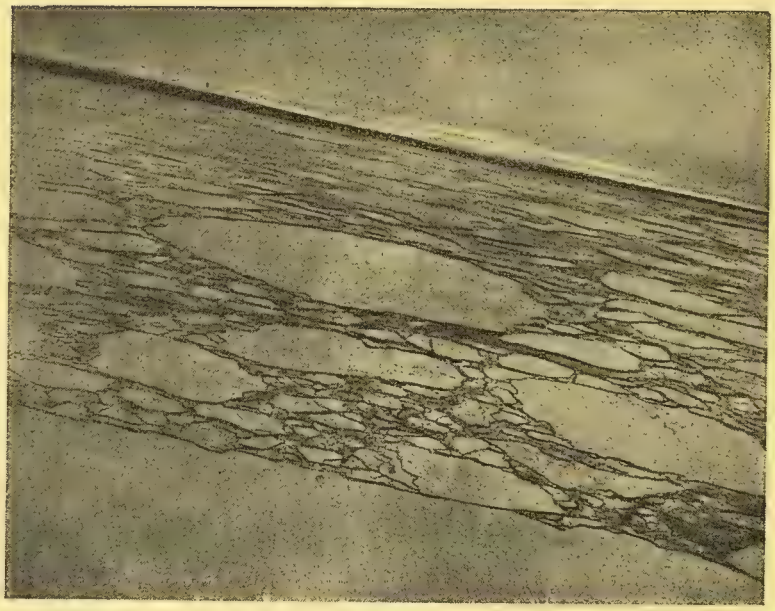
Выскочив из кабины, Бассейн обнаружил, что сломалась подкостыльная лыжа. Пока он поднимал лыжу, самолет остановился и моментально пристыл к снегу аэродрома. Казалось, что без посторонней помощи он вряд ли сдвинется с места. На скорую помощь рассчитывать трудно: мы уже вырулили на стартовую линию и находились по крайней мере в километре от группы провожавших нас зимовщиков. Пока они, закутанные в меха, добегут до самолета, пройдет слишком много времени. Механик решил «попытать счастья» и без посторон-



Ровно гудят моторы, на редкость спокойно проходит полет. — Красота, — радирует Махоткин. — Скоро и половина пути...

(*К стр. 364.*)

Архангельская
Областная
БИБЛИОТЕКА



... Когда внизу мелькали ровные площадки, рука невольно тянулась к сектору газа — остановить мотор и сесть. Пока я раздумывал — площадки кончались...

(*К стр. 382.*)

ней помощи выпустить самолет в воздух. Он передал сломанную лыжу Иванову, а сам стал раскачивать самолет за левое крыло. Попытка увенчалась успехом. Самолет тронулся. Бассейн подбежал к левой лыже, влез на крыло и впопыхах позабыл о том, что на этом крыле стояла динамка, приводившаяся в движение маленьким пропеллером. Самолет рулил, набирая скорость. Сопротивление воздуха росло с каждым мгновением. Пропеллер динамки вращался с такой быстротой, что его трудно было заметить. В спешке Флегонт попал под него рукой. Сила вращения была настолько велика, что пропеллер в мгновение ока разрубил меховую рукавицу, кожаную перчатку и изуродовал два пальца на руке. Механик стерпел мучительную боль, на-ходу залез в кабину и занял свое место. Я пошел в воздух, даже не подозревая о случившемся...

Кабины нашего самолета отапливаются отработанными газами. В них тепло только тогда, когда работает мотор. Мотор же давно выключен, и температура кабин быстро приближалась к температуре окружающего воздуха — к тридцати одному градусу мороза. Фанерные стенки фюзеляжа, конечно, меньше всего приспособлены для того, чтобы долгое время сохранять тепло.

На первый взгляд казалось, что сейчас не больше трехчетырех часов дня. На самом деле шел первый час ночи. Мы поднялись сегодня около шести часов утра и с тех пор беспрерывно работали. Провели больше пяти часов в полете при довольно тяжелых условиях. Короче говоря, мы здорово устали и решили отдохнуть. К тому же я втайне надеялся, что к утру, как это часто случается, погода улучшится и нам удастся установить рацию, связаться с внешним миром.

Сказано — сделано.

Иванов достал из багажных ящиков меховые комбинезоны, спальные мешки и прочее полярное обмундирование, до сих пор лежавшее без употребления.

— Довольно «по-московски» ходить, — сказал он. — Раз мы в Арктике, значит надо и одеваться по-арктически!..

Напялив на себя неуклюжие меховые комбинезоны и шапки-ушанки, мы все же долго не могли согреться. Стены кабины оказались плохими защитниками не только от холода, но и от ветра. Его ледяное дыхание пронизывало нас насквозь.

Стали распределять места — где кто ляжет. Бассейн попросил отвести ему любимое место — в хвосте, около костыля. Он, испытавший не одну вынужденную посадку на самолете «П-5» за полярным кругом, давно избрал себе именно это место: там по крайней мере ему удавалось вытянуться во весь рост. Мне предложили место в пассажирской кабине, а Иванов занял пилотскую рубку.

На мой взгляд труднее всего на свете залезать в спальный мешок. Мне, например, пришлось испытать это удовольствие первый раз в жизни. Другое дело — Иванов. У него огромный опыт. В 1934 году ему пришлось два месяца высидеть на льдине, в «лагере Шмидта». За шестьдесят дней он так натренировался, что юркнуть в меховой мешок для него не представляло никакого труда. Бассейн тоже обладал некоторым опытом, к тому же ему помогал небольшой рост. Даже работая одной рукой, он с задачей справился довольно успешно. Я же, при моей комплекции, в тесноте кабины спасовал окончательно. Хорошо, хоть Иванов сжалился и с большим трудом втиснул меня в распроклятый мешок.

Не знаю, как моим товарищам, но мне и в спальном мешке отогреться не удалось. Я долго ворочался, щелкал зубами и в конце концов не выдержал, попросил Иванова достать примус. После того как загудел примус, в кабинке стало немного теплее. Холод перестал мучить нас, и мы заснули. Но не надолго! Бесцеремонный мороз скоро опять разбудил нас.

Ветер стихал. Погода стала медленно улучшаться. Убедившись, что заснуть нам все равно не удастся, мы с Ивановым вылезли из кабины и приступили к установке палатки. Бассейн спал, и мы не стали его беспокоить.

Иванов, как опытный полярник, принялся командовать. Он выбрал наиболее защищенное от ветра место невдалеке от самолета, начертил на нем лопатой квадрат, и мы с остервенением людей, желающих поскорее согреться, принялись копать яму.

— Яма нужна для того, — между делом поучал меня Иванов, — чтобы ветер не унес палатку и не поддувал бы под ее края.

За работой, впервые за много часов, мы согрелись по-настоящему. Вместе с теплом вернулось бодрое, жизнерадостное настроение. Сами того не замечая, мы начали громко

разговаривать, смеяться, шутить. Наши голоса далеко разносились вокруг, нарушая чуткую тишину скованного льдом необитаемого острова. Услышав их, основательно продрогший Бассейн сообразил, что нам удалось согреться, и вылез из своего логова.

— Смена идет! — громко приветствовал его Иванов.

— Какая смена? — сокрушенно мотнул головой Бассейн. — Я инвалид первой группы.

— И для инвалида дело найдем...

Пока мы укрепляли палатку, расстилали на снежном полу самолетные чехлы и свои спальные мешки, Флегонт на правах инвалида ходил без дела и громко выражал свой пессимизм по поводу нашей затеи. Не веря в палатку, он свой спальный мешок так и оставил в самолете.

— Я занимаю пассажирскую кабину, а вы можете мерзнуть в своем шатре, — проворчал он.

— Кто будет мерзнуть, еще вопрос.

— Посмотрим...

Палатка готова. В ней весело гудит примус, распространяя вокруг приятное тепло. Растянувшись около примуса, мы почувствовали голод.

— Невредно бы теперь и пообедать, — мечтательно заметил Бассейн.

— Во-во! — обрадовался Иванов. — Инвалид себе дело нашел. Я всегда говорил, что из Флегонта получится хороший повар.

Бассейн охотно принял на себя обязанности «главного кока куропачьего чума» и стал распоряжаться. Мы перетащили в палатку значительную часть неприкосновенного запаса продовольствия и кастрюли.

Примус гудел не переставая, и в палатке стало совсем тепло. Бассейн священнодействовал у груды продуктов, поминутно посылая нас в самолет то за тем, то за другим. Готовил он долго и что именно приготовил — сказать трудно. Я уверен, что ни один повар не сумел бы назвать это кушанье! Рецепт же его таков: когда снег превратился в воду и вода закипела, Бассейн всыпал в кастрюлю несколько ложек сухого молока, положил две плитки шоколада и две ложки сливочного масла. Мутнобелая жидкость неожиданно превратилась в зеленую или даже почти в черную. Нас, наблюдающих голодными глазами за чародейством «кока», это обстоятельство

несколько смутило. Грешили на качество масла, но оно оказалось абсолютно не при чем. Тщательное расследование привело к неожиданному выводу: на окраску супа повлиял... олений мех, из которого были сшиты наши комбинезоны и спальные мешки! В палатке тесно, мех сильно линяет, и, пока варился обед, в кастрюлю набралось столько оленьей шерсти, что наше варево поневоле приобрело довольно странный цвет...

— Обед готов, пожалуйте к столу, — важно провозгласил Бассейн.

Мы бросились «к столу» и только тут спохватились, что суп-то есть нечем и не из чего. Перед отправлением все, кажется, предусмотрели, а вот миски, ложки и даже обыкновенные кружки позабыли. Обнаружив столь досадное упущение, я молча вышел из палатки и стал искать в самолете что-нибудь подходящее. Мой взгляд случайно остановился на маленьком обтекателе, прикрывающем краник. Сию же минуту я обтекатель снял, осмотрел и почувствовал, что он сильно пахнет краской.

— «Ничего, — думаю, — с этим мириться можно».

Торжествующий, я вернулся в палатку и объявил о своей находке. Иванов сейчас же «записался в очередь». На лице Бассейна отразилась вполне законная досада: как это он — бортмеханик — позабыл, что на его самолете есть такие удобные части? Досаду он выразил по-своему:

— Я знаю, пока очередь до меня дойдет и я получу эту самую пиалу, вряд ли что останется в кастрюле. Поэтому я, по праву повара, беру себе первую пробу...

И не тратя больше слов попусту, он надел на здоровую руку перчатку, поднял горячую кастрюлю и стал пить жидкость прямо из нее, закусывая галетами.

Против ожидания, завтрак оказался довольно вкусным и питательным. Во всяком случае, расправились с ним мы не без удовольствия.

Кастрюля «полярного супа» придала новые силы, и мы приступили к установке динамки и мотора аварийной рации.

Ветер немного стих, но мороз не спадал. Работать приходилось без перчаток, и руки приставали к нахолодавшим металлическим частям. В обычной обстановке всю работу можно было кончить за какие-нибудь десять — пятнадцать минут, а здесь мы потратили на нее не менее двух часов.

Наконец динамка на месте! Теперь предстоит не менее сложная задача: на тридцатиградусном морозе запустить бензиновый моторчик. Долго с ним бились, пока не догадались сделать то, что категорически запрещено инструкциями и руководствами: подогреть моторчик паяльной лампой.

Моторчик заработал, завертелась динамка. Иванов сел за ключ, стал выстукивать наш позывной знак «Рутуй». Не успел он один раз отстучать его, оборвался ремень. С тех пор ремень рвался без конца, и мы весь день передавали одну небольшую радиограмму:

«*Тихая. Махоткину.*

Совершил вынужденную посадку на одном из островов Земли Франца-Иосифа. Точно определиться не могу. Мешает плохая видимость. Самолет цел, экипаж здоров. Привезите килограммов сто бензина и бак для нагрева воды.

Водопьянов».

Мы адресовали свою радиограмму в бухту Тихую, так как она была ближайшей к нам зимовкой. Кроме того мы были уверены, что Махоткин благополучно завершил перелет и сидит в Тихой.

Первым нас услышал остров Уединения, вслед за ним — бухта Тихая и еще ряд полярных раций.

Борьба с никуда негодным ремнем вымотала у нас все силы. С трудом подав весточку о себе, мы уже не отваживались ничего больше передавать сами и только слушали каждый час, что делается в эфире. Вскоре приняли ответную радиограмму Махоткина. Он сообщал:

«В полете 16 апреля у меня испортился указатель скорости. Без него даже в слабом тумане я лететь не мог. Вернулся на мыс Желания. При первой возможности вылечу в бухту Тихую и на помощь к вам.

Махоткин».

Бóльшую неожиданность, чем такой ответ Махоткина, придумать трудно. Но ничего не попишешь. Человек с часу на час

готов вылететь к нам на помощь. Куда он полетит? Архипелаг Франца-Иосифа насчитывает около восьмидесяти открытых островов. Сколько их еще не открыто, никто сказать не может. Где же нас будет искать Махоткин! Правда, в нашей радиограмме указано, что мы находимся недалеко от Баренцова моря. Но это так же точно, как такой адрес: «я живу в Московской области». Нужно как можно скорее определить место своей посадки и сообщить Махоткину не только область, но и название города, улицы и номер дома...

Решить легче, чем провести решение в жизнь. Так получилось и здесь. Нам нужно ориентироваться, более или менее точно определить место своей вынужденной посадки. Но как это сделать? Приборов для астрономической ориентировки у нас нет. Остается одно — внимательно осмотреться кругом и описать Махоткину какие-нибудь бросающиеся в глаза отличительные признаки на местности, расположенные невдалеке от места нашей посадки. Но и этого сделать также нельзя. Ветер, хоть и ослаб, но все же дул со значительной силой. На поверхности снега лениво и нехотя кружит поземок. Небо закрыто тучами. Рассмотреть можно только близкие предметы. Разве так ориентируешься? . .

Только к концу дня видимость немного улучшилась. Я взял бинокль и, забравшись на мысок, защищавший нас от ветра, принялся оглядываться кругом. Тогда на помощь плохой видимости пришел мороз. Стекла бинокля потели, и их то и дело приходилось протирать.

Прежде всего надо было определить, где мы находимся по отношению к бухте Тихой. Если все же предположить, что радиомаяк прав, то мы должны быть южнее Тихой; если прав компас — то севернее.

Осмотревшись внимательно, я заметил, что самолет со всех сторон окружают пологие мысики, густо покрытые чернеющей из-под снега галькой. Это уже хорошо! Раз видна галька, значит островок не покрыт ледником. Из описания же архипелага Франца-Иосифа известно, что свободны от ледников всего несколько его островов. Сообщив о гальке, я помогу товарищам в Тихой и в Москве по карте более или менее точно определить место своей посадки.

Не удовлетворившись первыми результатами, продолжаю осмотр. Несколько раз повернулся вокруг собственной оси, тщательно исследуя всякую подозрительную точку, попадаю-

щую в поле зрения моего бинокля. И то, что я внезапно заметил, заставило сердце задрожать от радости: на ровной глади льда стоял большой черный предмет, покрытый снегом, как нависающей на глаза шапкой... Стал всматриваться внимательно. Дом? Да, именно дом! Если не дом, то склад. Есть чему радоваться! Ведь возле каждой одинокой постройки, возведенной рукой человека в Арктике, есть обязательно «гурий» — груда камней, скрывающих собой бутылку с запиской. В записке точные координаты места и сведения о том, кто и когда этого места достиг первым.

Не скрывая радости, позвал товарищей. Иванов и Бассейн подолгу вглядывались через бинокль в стоящий неподалеку домик и целиком подтвердили мои предположения.

— Без сомнения — дом,—уверенно сказал Иванов.—И недалеко. Не дальше двух-трех километров.

— Меньше слов, больше дела, — весело сказал я и, вооружившись винтовкой на случай встречи с белым хозяином этих мест, зашагал к домику.

Вселивший в нас столько надежд загадочный предмет оказался гораздо ближе, чем мы предполагали. Я насчитал до него всего пятьсот шагов. И тут меня постигло полное разочарование. Рассчитывая найти домик или, на плохой конец, склад, я остановился у самого обыкновенного камня, да еще таких небольших размеров, что если бы он накрепко не примерз к земле, я бы его легко донес до самолета...

Так мы впервые столкнулись на практике с изумительным явлением Арктики — зрительной рефракцией. До сих пор мы знали о ней только из книг. А теперь, за пять дней житья в «куропачьем чуме», она сыграла с нами немало злых шуток.

Раздосадованные неудачей, мы вспомнили, что часы показывают уже двенадцатый час ночи и пора спать. Бассейн все же решил провести ночь в самолете, а мы с Ивановым стали устраиваться в палатке. Радист помог мне втиснуться в спальный мешок, сунул под голову окорок, а сам пошел в самолет поискать что-нибудь, способное заменить подушку.

— Чем объяснить такую заботливость? — спросил я.

— Долг платежом красен, — ответил он. — Я о тебе позаботился, пока ты не спишь, а ты обо мне позаботишься, когда я буду спать. Прельщенный запахом окорока, ночью обязательно к нам пожалует твой белый тезка. Я сплю

крепко — могу прозевать дорогого гостя, а ты все мерзнешь, ворочаешься. Вот и устроишь ему подобающую встречу!

Услышав наши голоса, Бассейн крикнул из самолета:

— Не беспокойтесь! Я сплю чутко, первый услышу медведя и разбужу вас.

Я поблагодарил товарищей за трогательную заботу, но опасный окорок все же отбросил в дальний угол палатки..

*

Погода медленно улучшалась.

Третьи сутки нашей вынужденной посадки порадовали нас совсем хорошей видимостью. На юго-западе открылся ряд островов, хорошо различимых даже невооруженным глазом. Ближе других к нам был огромный остров с высокой горой.

Открывшаяся картина не оставляла никаких сомнений в том, что прав был компас, а радиомаяк отчаянно врал. Взглянув на карту, мы без труда определили, что находились севернее Тихой.

Слева, всего в километре от нас, были ясно видны волны открытого Баренцова моря. Вдали темнело «водяное небо». Видимо, это была та самая огромная полынья, которую мы пролетели последней.

Пока Иванов самоотверженно боролся с гнусным ремнем динамки, «через час по чайной ложке» передавая в Тихую новые сведения о нашем местоположении, мы с Бассейном исследовали в бинокль горы ближайшего острова.

— Как по-твоему, далеко до этих гор?

— Чепуха, — уверенно сказал Бассейн. — Километров пять-шесть, не больше.

— По-вчерашнему?

— Нет, по-сегодняшнему. Сегодня видимость прекрасная, никакой рефракции нет. Вон посмотри на вчерашний камень. Простым глазом видно, что он собой представляет.

— Верно...

Мне самому казалось, что гористый остров расположен недалеко. Я решил забраться на его вершину и оттуда более или менее точно определиться. Рассчитывая скоро вернуться, я взял с собой только винтовку, сунув в карман «на всякий случай» плитку шоколада. Товарищи почти насильно навязали мне несколько кусков сахара, который я терпеть не могу.

После такой подготовки, подгоняемый тридцатиградусным морозом, я легко зашагал по твердому снегу...

Я смело шел вперед, не боясь заблудиться или потерять ориентировку. Слева были хорошо видны вздымающиеся волны Баренцова моря и темное небо над ними. Они послужат хорошим ориентиром в случае надобности.

Мне давно не приходилось ходить пешком, и теперь прогулка в ясный морозный день доставляла истинное удовольствие.

Иду час. Остров приближается плохо. Иду два. Дорога стала трудней. Ровный наст уступил место торосам и айсбергам. Я стал чаще оглядываться и нередко, за ледяными горами, не видел своего самолета.

Пройденное расстояние росло, и самолет стал превращаться в черную точку, а до острова еще далеко. Тогда я понял, что стал снова жертвой рефракции. Воздух стал прозрачнее, видимость улучшилась, и рефракция, как бы сокращая расстояние, стала сильно приближать далекие предметы. Установив это, я заколебался: что делать дальше? Итти вперед или вернуться обратно?

Остров своими очертаниями сильно напоминал остров Гукера, на северо-западном побережье которого расположена зимовка Тихая. Но зная очертания этих мест по карте, я не был уверен в правильности своих предположений. Только осмотревшись с горы, я мог потушить сомнения и точно определить свое местоположение.

Обнаружив рефракцию, я уже не мог даже с приближенной точностью определить расстояние, отделявшее меня сейчас от острова.

«А вдруг ты не прав? — пытался трезво рассуждать я. — Вдруг это не остров Гукера? Что тогда? Дойти-то ты дойдешь, а вот на обратный путь определенно нехватит сил. Ты уже и сейчас чувствуешь усталость...»

Так я рассуждал сам с собой, с пристальным вниманием вглядываясь в очертания вздымающегося впереди незнакомого острова. Я шел к нему около трех часов, а за это время он совсем не приблизился. Больше того. Сейчас мне стало казаться, что остров отодвинулся еще дальше. Последнее обстоятельство заставило принять окончательное решение: возвращаться. Взглянув последний раз на желанный, но недостижимый остров, я круто повернул и пошел по своим следам.

Почувствовал первые признаки усталости, съел плитку шоколада. Стала мучить жажда. Страшно захотелось сесть, отдохнуть. Одет я был легко и сесть боялся: застынут ноги, не смогу итти дальше. Так прошел, наверное, час. Стало еще труднее. Я уже напрягал последние силы, уничтожая кусок за куском сахар и закусывая его снегом.

В начале пути я часто оглядывался, боялся, как бы не встретиться с белым медведем. Теперь, превратив винтовку в палку, я шел опираясь на нее, совершенно не заботясь о том, попадется или не попадется навстречу медведь. Не покидала одна мысль: только бы благополучно добраться до самолета.

Ослепительно сверкал снег. Я все время шел в темных очках — светофильтрах, спасающих от мучительной полярной слепоты. Теперь очки вспотели, замерзли, и через них ничего не стало видно. Мороз сильно пощипывал щеки и подбородок. Я опустил очки на подбородок и шел с открытыми глазами.

Обессиленный, почти задыхаясь, я чуть не приполз к своему самолету. В эту минуту наша скромная палатка показалась мне чудным дворцом...

Немало времени прошло, пока я пришел в себя от усталости. Наконец я вновь обрел дар членораздельной человеческой речи и рассказал о всех своих злоключениях.

Бассейн, вместе со мной рассматривавший гору, был поражен моими словами.

— Удивительная страна, — в раздумьи сказал он. — Здесь нельзя верить собственным глазам...

Все это так, но нужно искать выход. Скоро трое суток, как мы «куропачим», но точно определить место посадки до сих пор не удалось. Махоткин должен нас разыскивать, а где — мы даже указать не можем. Да и когда он прилетит? Мы на себе испытали непостоянство погоды на мысе Желания. Может Махоткину еще не скоро удастся добраться до Земли Франца-Иосифа. Не лучше ли, вместо того чтобы ждать, действовать, надеяться больше на себя и попытаться выбраться своими силами?

— Давайте проверим наличие горючего, — предложил я.

Экипаж меня поддержал, и мы приступили к делу. Пришлось чайником сливать бензин из всех баков в два верхних. Таким образом мы наскребли горючего почти на два часа полета. До Тихой должно хватить...

Но бензин — это еще не все. Без воды тоже не полетишь. В чем же греть воду? А ее нужно не мало — шесть ведер.

Выход предложил Бассейн. По его совету сняли с самолета добавочный девяностолитровый бензиновый бак. Посудина подходящая. И тут мне пришлось спешно менять профессию и из летчика превращаться в водогрея.

Вместе с Ивановым мы вырыли яму в снегу, развели примус, паяльную лампу, наполнили бак снегом и начали его подогревать. Дело подвигалось страшно медленно. Бак разогревался только снизу, и все усилия шли впустую. Чтобы сохранить тепло и добиться равномерного нагрева бака, я собрал все самолетные чехлы и наши кожаные пальто и накрыл ими бак сверху. Дело стало налаживаться. Снег начал таять настолько быстро, что я едва успевал подкладывать в бак все новые и новые порции.

Одно плохо: очень медленно наполняется бак. Снегу я в него свалил, наверное, воза два, а воды едва полбака. Эдак придется шесть ведер копить часов десять, если не больше. Пока воду нагреешь — весь бензин спалишь, лететь будет не на чем. Я поделился своими опасениями с механиком.

— Жги масло, — предложил он.

— А лететь на чем?

— Масла у нас много, часов на двенадцать. Две трети можешь смело сжечь.

— Куда мне столько!

За эту идею пришлось расплачиваться моему бедному самолету. Сняли мы с него лист жести, который служил обтекателем правой стороны мотора, согнули противень, налили туда смеси масла с бензином, добавили тряпок и подожгли. Получился замечательный костер. Правда, на этом костре сгорели чехол с радиатора и кожаное пальто Бассейна, зато почти без расхода бензина снег стал топиться на-славу.

Не десять часов, а почти сутки ушли на то, чтобы нагреть достаточное количество воды. За это время Флегонт с Ивановым подогрели мотор. Стали наливать воду в радиатор — нехватило полведра. Эх, мать честная! Пришлось сливать воду обратно в бак и все начинать с начала...

Пока мы возились с водой, погода установилась идеальная. Воздух стал абсолютно прозрачным. Ни дымки тумана, ни облачка. Ярко сияет солнце, разноцветными искорками переливается нетронутый, девственный снег. В такие дни с самолета

с высоты пятьсот — тысяча метров можно видеть в радиусе километров сто — сто пятьдесят. Редко бывают такие дни в Арктике!

Изумительная видимость помогла нам обнаружить еще одну шутку рефракции. Темные волны слева оказались не открытым морем, как мы предполагали, а волнистым, чистым от снега ледником, спускающимся с соседнего острова. Вот так новость! А ведь мы сообщили Махоткину, что сидим в нескольких километрах от открытого моря. И пришлось бы ему искать там, где нас никогда не было...

Новое открытие нас не испугало. Теперь у нас теплый мотор, с минуты на минуту будет готова вода, и мы без посторонней помощи поднимемся в воздух.

Наконец наступила поистине торжественная минута: вода готова. Стараясь не пролить ни капли, осторожно налили ее в мотор. На этот раз хватило...

Первый раз после пяти суток «куропаченья» я занял свое место в самолете и почувствовал перед собой теплый, готовый к работе мотор.

У нас с собой был баллон сжатого воздуха под давлением сто атмосфер. С его помощью нам удалось быстро запустить подогретый мотор. Ни с чем не сравнимой была наша буйная радость в эту минуту. Такую радость, наверное, испытывают потерпевшие кораблекрушение, внезапно увидевшие землю после долгих скитаний в утлой лодчонке по бурному морю.

Торопясь, сбивая друг друга, мы бросились собирать имущество и сваливать его как попало в багажные ящики и пассажирскую кабину. Вслед за ящиками с продуктами туда полетели самолетные чехлы, палатка, спальные мешки, примусы и паяльные лампы. Мы торопились. Каждая минута бесполезной работы мотора уменьшала скудные запасы горючего и ставила под сомнение возможность самостоятельного прилета в Тихую.

Едва дождавшись, пока товарищи заняли свои места, я дал полный газ, и легкая машина свободно пошла в воздух, стала охотно набирать высоту.

На высоте две с половиной тысячи метров я всматривался в картину, развернувшуюся внизу в радиусе сто пятьдесят-двести километров. Сразу стало ясно, что радиомаяк завел нас к северу от бухты Тихой на остров Греэм-Белля. До бухты

всего сто восемьдесят километров. Но сильный ветер дул нам прямо в лоб. Горючего должно хватить в обрез.

Ориентировавшись, я определил компасный курс и направил по нему самолет к острову Гукера.

Гористый остров, до которого я попытался дойти пешком, оказался Землей Вильчека. Мы до нее летели минут пятнадцать. Это — минимум сорок километров. Трудненько было бы мне дойти до него пешком!

«Как мы сюда попали? — подумал я. — Неужели Безменов перепутал буквы? Неужели «А» означало лево, а не право?..»

★

Погода — на редкость хорошая, но самолет подвигается вперед очень медленно. Мешает встречный ветер. Это сулило неприятные последствия. Ветер может настолько снизить нашу скорость, что, израсходовав весь бензин, мы так и не достигнем бухты.

Иванов прилагал все усилия, чтобы как можно скорее связаться по радио с Тихой, узнать, какая там погода. К сожалению, эти попытки ни к чему не привели. Несмотря на приказание Москвы — постоянно следить за нами, рация бухты Тихой сейчас не могла этого сделать. Несколькими часами раньше в бухту прилетел Махоткин. Теперь он разговаривал с Москвой...

У острова Галля показались первые облака. На этот раз мне пришлось отказаться от любимого приема и не уходить вверх. Бухта Тихая может быть закрыта, и ее не трудно пролететь, не заметив. Волей-неволей пришлось лезть под облака и обходить остров со стороны Баренцова моря.

Скоро облачность снизилась почти до самой воды. Итти становилось труднее и труднее.

Остров Мак-Клинтока остался позади. Теперь внизу мелькают торосы, изредка прорезанные разводьями. Мы летим час десять минут, и, судя по времени, до острова Гукера уже недалеко.

Погода портилась. Бассейн терпеть не может никакого риска и, видя такое дело, предложил выбрать место поровнее, сесть и переждать погоду.

— А то долетаемся, пока кончится горючее, нечем будет примус развести, — заключил он.

Я уже склонялся к мысли, что Бассейн прав, когда Иванов передал записку:

— В Тихой туман, видимость пять километров...

Положение не из приятных. Я еще не знал, что надо делать. Когда внизу мелькали ровные площадки, рука невольно тянулась к сектору газа — остановить мотор и сесть. Пока я раздумывал, сесть или не надо, площадки кончались и впереди опять вздымались торосы. . .

Самолет не чувствовал моей нерешительности и с той же скоростью продолжал двигаться вперед. Выросший из тумана обрывистый берег острова Гукера положил конец нерешительности. Нам осталось только обойти кругом остров, так как бухта Тихая на его противоположной стороне. «Теперь мы уже в Тихой», радостно подумал я и почувствовал, как от этой мысли рассеялись все сомнения.

Лавируя над изрезанным побережьем острова, я приказал Иванову:

— Спроси еще раз Тихую о погоде. Может, лучше стало.

— У меня нет связи, — ответил Иванов.

— Как нет? Ты же только сейчас передал мне сводку

— Эту сводку я случайно перехватил, когда Тихая передавала очередную погоду на мыс Желания. Сейчас она опять говорит с Москвой.

— Вот чертовщина!

До Тихой остались считанные километры пути. В баках остались считанные килограммы горючего. Зная это, механик еще раз предложил садиться.

— Ты понимаешь — убеждал он, — мы же идем очень низко. Кончится бензин, и сесть не успеешь. А если и сядем, что делать без горючего? Жить не с чем будет...

— Брось, Флегоша, — отвечал я. — Здесь не так уже легко сесть, а лететь осталось каких-нибудь пять-десять минут. Скоро должна показаться Тихая. Видишь, берег уже отклоняется на север. . .

Слева показался какой-то остров, а справа — высокая черная скала. Я не успел еще толком сообразить, куда мы попали, как прямо впереди выросли из тумана две мачты и несколько домиков. Бухта Тихая...

На мгновенье остановилось сердце. Хотелось кричать что-то радостное и непонятное. Но я молчал, не в силах оторвать глаз от развернувшейся картины. Зимовка в Тихой похожа

как две капли воды на десятки виденных мной полярных зимовок, но в тот момент она показалась мне сказочно-прекрасной...

Бассейн тряс меня за плечо, позабыв про свою больную руку.

Такое состояние продолжалось очень недолго. В мозгу, как на мгновенье позабытая боль, опять забилась беспокойная мысль: «А вдруг нехватит горючего? Скорее, скорее»...

Едва дотянув до аэродрома, я по флагам определил направление ветра и без кругов, камнем пошел на посадку.

Конечно, нас никто не встречал. Когда мы уже рулили по аэродрому, из домиков выскочили зимовщики и товарищи по полету — экипаж Махоткина.

Нас окружили люди с радостными возбужденными лицами.

— Готовились-готовились к встрече, — сознался запыхавшийся от бега начальник станции товарищ Битрих, — а вы прилетели так неожиданно, что вся торжественность пошла на смарку...

— Да ну его! — с притворным равнодушием отмахнулся кто-то. — Нежданно-негаданно, как с неба свалился. Все тихо, хорошо. Вдруг — шум мотора, из облаков вынырнула машина. Наши самолеты в ангаре, кто может здесь лететь? Ясно, только Водопьянов...

Люди растерялись от неожиданности, но даже мы — виновники этой растерянности — не замечали этого. Вырвавшись наконец из ледяного плена, мы были настолько рады, что готовы были перецеловать всех этих милых, немного сконфуженных людей. Впрочем, последнее вряд ли доставило бы им удовольствие. Случайно я обратил внимание на Иванова и Бассейна и невольно сравнил их с встречающими. Негры и белые! Наши лица за время житья в «куропачьем чуме» покрылись толстым слоем копоти. Блестели белизной только зубы и белки глаз.

Когда схлынули первые восторги, нам истопили баню. Мы с удовольствием помылись. Чтобы привести себя окончательно в культурный вид, я сел бриться. И только тут, перед зеркалом, обнаружил дефекты своего освобожденного от копоти лица. У меня были обморожены щеки и подбородок.

— Ничего, — примиряюще промычал я. — Могло быть хуже. Не впервые тебе менять кожу на лице.

Иванова больше всех беспокоила история с радиомаяком. Он первым долгом пошел не в баню, а на рацию и стал лично говорить с мысом Желания.

— Что случилось с маяком? — спрашивал он. — Почему внезапно пропал сигнал «А»? Почему, руководствуясь вашей схемой, мы значительно отклонились вправо от курса и все же не могли его обнаружить?

Радисты мыса Желания сначала не хотели сознаваться в своей ошибке и всю вину валили на технику. Потом Безменов извинился и сказал, что он случайно перепутал буквы. *Сигнал «А» означал не право, а лево...*

— Мы по радио сообщили, что вам дана неправильная схема, — добавил он. — Но вы, наверное, нас на короткой волне не слушали. Передать же вам это по длинной волне мы не догадались...

Перепутанная схема... Мелочь! Но эта мелочь явилась причиной нашего «куропачьего чума» и могла нам дорого обойтись. Чрезвычайно важны такие «мелочи» в Арктике!..

НА ЗЕМЛЕ ФРАНЦА-ИОСИФА

Двадцать первого апреля оба самолета моего звена благополучно опустились на лед бухты Тихой — в конечном пункте нашего перелета.

Обе машины исправны, люди здоровы, если не считать забинтованной руки Бассейна. Врач зимовки осмотрел ее. Рана оказалась не так серьезна, как мы предполагали. После этого сам Бассейн перестал считать себя больным.

Отто Юльевич Шмидт, бесконечно радуя нас своим вниманием, прислал из Москвы радиограмму:

«Экватор. Бухта Тихая. Водопьянову. Махоткину.

Шлю самый сердечный привет дорогим друзьям — славным героям-летчикам и всему экипажу звена. Вся страна следит за вами с вниманием и любовью. Радуюсь за новый большой успех.

Шмидт».

У нас были все основания к тому, чтобы с гордостью заявить:

... В особенности хороши бухта Тихая и остров Гукера в полярный день, когда яркооранжевое солнце светит круглые сутки. Вода, лед, базальтовые скалы, двухсотметровая громада Рубини-Рок, вздымающиеся из воды прямо перед зимовкой...
(*К стр. 387.*)

Архангельская
Областная
БИБЛИОТЕКА
им. Н. А. Добролюбова

Все шло хорошо, и впереди уже стали
вырисовываться очертания
острова Рудольфа...
(*К стр. 393.*)

— Перелет завершен успешно. Впервые в истории самолеты пересекли с юга на север Новую Землю, пересекли Баренцово море и достигли Земли Франца-Иосифа.

Говоря так, мы не забывали, что перед нами стоят еще две — пожалуй, не менее сложные — задачи: полеты над Землей Франца-Иосифа и возвращение в Москву. Но выполнить их было уже не так трудно. Теперь мы хорошо знали местные условия и научились приспосабливаться к ним или использовать их в своих целях, — смотря по обстановке.

До сих пор ни один самолет не достигал еще этого, самого северного на земном шаре архипелага, самой северной оконечности Советской земли.

Может показаться странным, что *советские* острова до сих пор носят имя последнего австрийского императора. Этот парадокс имеет свою историю, но не историческое оправдание. Северный архипелаг с бóльшим правом может носить имя русского революционера и ученого *П. Крапоткина*, чем последыша монархической Австрии — Франца-Иосифа.

В конце семидесятых годов прошлого столетия, когда самым северным островом ученые всего мира считали Новую Землю, а в высоких широтах Арктики западнее Новой Земли еще никому не удалось побывать, секретарю Русского географического общества П. Крапоткину было поручено составление плана большой полярной экспедиции. Скоро план был готов, но осуществить его так и не удалось. Министерство финансов отказалось ассигновать нужные суммы, и проект был похоронен. Такие случаи были обычными в царской России...

Работая над планом высокоширотной экспедиции, Крапоткин пришел к выводу, что «к северу от Новой Земли... должна существовать земля, лежащая под более высокой широтой, чем Шпицберген. На это указывало неподвижное состояние льда на северо-запад от Новой Земли, камни и грязь, находимые на плавающих здесь ледяных полях, и некоторые другие мелкие признаки». Крапоткин был настолько уверен в своем теоретическом предвидении, что открытие неизвестной миру земли ставил одной из задач своей неосуществившейся экспедиции. «Эта экспедиция, — писал он в проекте, — могла бы сделать также попытку добраться до большой неизвестной земли, которая должна находиться не в далеком расстоянии от Новой Земли».

Гениальные теоретические расчеты русского ученого и революционера блестяще подтвердились на практике. Через несколько лет — в 1872 году — австрийские полярные путешественники Карл Вейпрехт и Юлиус Пайер случайно натолкнулись на землю, существование которой было предсказано Крапоткиным. Именно *случайно*, так как ко времени своего открытия путешественники второй год дрейфовали на своем «Тегеттгофе», вмерзшем в мощный тринадцатиметровый лед и, по выражению самого Пайера, «из свободных исследователей-моряков сделались пассажирами льдины».

Обстоятельства же, при которых была открыта до тех пор неизвестная земля, лучше всего свидетельствуют о случайности этого открытия. «С грустной покорностью воле судьбы, — писал в своем дневнике Пайер, — приходилось нам встретить вторую зиму без всяких результатов и провести ее под страхом быть ежеминутно раздавленными льдами, как вдруг *совершенно неожиданно* наше положение изменилось. Давно уже вступили мы, плавая на льдине, в такую область, которой человеческий глаз еще не видел. Тщетно искали, не откроется ли нам какой-нибудь неведомый берег. 31 августа (1872 года. — *М. В.*) *совершенно неожиданно* увидали мы приблизительно на расстоянии двадцати шести километров выплывающую из тумана по направлению к северу возвышенную землю. Казалось, что южная линия этой земли тянется под 80° северной широты. Одновременно с этим мы увидели впервые вокруг себя огромное число ледяных гор»...

При таких обстоятельствах был открыт огромный архипелаг, названный Пайером Землей Франца-Иосифа. Крапоткину оставалось только отметить с нескрываемой горечью: «*Земля, которую мы провидели сквозь полярную мглу, была открыта Пайером и Вейпрехтом*»...

За полстолетия — с 1873 по 1929 год — на Землю Франца-Иосифа было снаряжено около ста пятидесяти экспедиций. Чуть ли не все страны мира делегировали сюда своих представителей. Здесь побывали и норвежцы, и русские, и англичане, и американцы, и австрийцы, и немцы, и французы, и итальянцы. Однако — большинство экспедиций носило не научный, а промысловый характер. Множество белых медведей, моржей, морских зайцев и другого зверья как магнитом притягивало к Земле Франца-Иосифа хищников и любителей легкой наживы со всего мира.

Советский Союз первым начал планомерное научное исследование архипелага. Из полутораста экспедиций, побывавших там, только семнадцать преследовали научные цели, и двенадцать из них были снаряжены нами. Одно это давало право присоединить Землю Франца-Иосифа к территории нашей родины. В 1923 году над архипелагом был поднят советский флаг, а в 1929 году экспедиция О. Ю. Шмидта положила начало освоению архипелага. В этот год на одном из островов Земли Франца-Иосифа — на острове Гукера — был сооружен первый дом и оставлены первые зимовщики. Советская зимовка в бухте Тихой существует до сих пор. Она и оказала нам теплую, гостеприимную встречу.

Бухта Тихая находится в северо-западной части острова Гукера, занимающего центральное место в архипелаге, и вдается в него почти на два километра. С севера, востока и юга ее защищают скалы, высотой до ста семидесяти метров с нагроможденными на них ледниками.

Это самое красивое место из всех, которые нам пришлось видеть за полярным кругом в течение месяца своего перелета. В особенности хороши бухта и остров в полярный день, когда яркооранжевое солнце светит круглые сутки. Вода, лед, базальтовые скалы, двухсотметровая громада Рубини-Рок, вздымающаяся из воды прямо перед зимовкой — все это переливается на солнце всевозможными цветами и оттенками.

В 1929 году в бухте Тихой было организовано самое северное в мире поселение зимовщиков. Впоследствии здесь была создана научно-исследовательская станция Главного управления Северного морского пути, проводящая научную работу, имеющую немаловажное значение для изучения климата всего СССР.

С каждым годом рос объем научной работы на Земле Франца-Иосифа. Росло количество зимовщиков. Росла зимовка. И теперь даже как-то странно называть зимовкой этот полярный городок. Правда, его население состоит всего из двадцати двух человек, но зато живут они настоящей городской жизнью. Во всем, даже в мелочах, сказывается советский стиль, сталинская забота о человеке. Здесь, на 80° северной широты заботливой рукой нашей родины создано все, чтобы облегчить существование советским людям в суровых условиях Арктики.

Дома зимовки построены прочно, добротно. Здесь давно позабыли о «полярной экзотике», о наспех сколоченных темных хибарках, обогреваемых костром или примусом; о вечном холоде и сырости, о спальных мешках. Здесь каждый зимовщик имеет отдельную комнату с электрическим освещением и телефоном. К услугам зимовщиков уютная, светлая столовая, чистая баня. В свободное время все собираются в большой общей комнате, называемой традиционно «кают-компанией». Репродуктор доносит сюда музыку из Москвы. Здесь есть богатая библиотека, шахматы, пианино, звуковая киноустановка. Мы просмотрели там много фильмов, в том числе «Три песни о Ленине». Словом — чем не Большая земля?

Пока находишься в помещении, ничто не напоминает о полярной зимовке. Но стоит выйти «на улицу», и Арктика дает себя знать: тут и там развешаны шкуры убитых медведей; леденящий кровь ветер валит с ног; грозен и величествен вид знаменитой скалы Рубини-Рок, вершина которой вечно закрыта рваными клочьями облаков.

Кроме всего прочего, зимовщики хорошо обеспечены питанием. У них имеется скотный двор, где находятся двадцать свиней и корова. В складе лежат штабеля окороков, грудинки, всевозможные сорта копченых колбас, рулетов, консервов. Есть мука, сахар, сыры, конфекты, шоколад, какао, кофе, виноградные вина. Запасов здесь на несколько лет.

Никогда в истории полярных исследований научные работники не смели даже мечтать о таких условиях жизни и работы в Арктике. Только наша страна может создать такие условия, при которых люди забывают, что тысячи и тысячи километров отделяют их от ближайшего населенного пункта, не говоря уже о культурных центрах. Говорят, что «человек ко всему привыкает». Для бухты Тихой эту поговорку следует перевернуть. Здесь людям не приходится привыкать к чему-то, привыкать к, казалось бы, неизбежным лишениям. Наоборот, приехав сюда из Москвы, люди ни в чем не чувствуют ограничений, ни в чем не изменяют своих привычек. Мы, например, свежие люди на зимовке, и то чувствовали себя здесь как дома. И в этом заслуга зимовщиков. Они так сумели организовать культурную работу, что совершенно забываешь о суровой Арктике.

Начальник зимовки товарищ Битрих, вместе со своей женой, уже не первый год зимует в Тихой. Год тому назад

у этой четы здесь родилась дочка, названная в честь Арктики Севериной. Крепкая, пухлая девочка — любимица всего поселка. Спустя несколько дней после нашего прибытия население зимовки увеличилось еще на одного человека: у товарища Битриха родился сын. Это радостное событие взволновало все население поселка. Мы несколько дней с упоением спорили о том, какое имя дать этому, самому молодому в мире полярнику. Я предложил окрестить его... Айсбергом. Предложение было дружно отвергнуто. До нашего отлета этот трудный вопрос так и не был решен...

Неплохо чувствуют себя и «коренные жители» бухты Тихой — белые медведи. Они еще не научились бояться людей.

Так живут зимовщики в бухте Тихой. И за материнскую заботу о себе они платят самоотверженным трудом. Зимовщики влюблены в свое дело, готовы работать круглые сутки, чтобы лучше выполнить поставленные перед ними задачи. А задачи сложны и многообразны. Их зимовка находится на расстоянии всего тысячи с небольшим километров от сердца Арктики — Северного полюса. Здесь «заготавливается» погода для всей территории Советского Союза. Систематические же научные наблюдения в высоких широтах имеют колоссальное значение.

Метеорологические наблюдения в бухте Тихой ведут супруги Поздныш. Какая бы погода ни была — ясное солнце или пурга, или шторм, — каждый час нужно побывать на метеостанции, записать показания термометра и отсчеты многих других приборов, составить сводку и передать ее на рацию. Два человека круглый год несут круглосуточную вахту. И не было еще случая, чтобы запоздала очередная сводка. Какое «опоздала»! Товарищи Поздныш, кроме сводок, успевают еще вести дополнительные наблюдения и систематизировать материалы для климатической характеристики Земли Франца-Иосифа.

Но метеорология только одна часть многообразной и сложной научной работы зимовщиков. Не менее важны наблюдения над земным магнетизмом. Ведь бухта Тихая находится ближе всех других зимовок к магнитному полюсу.

Богато оборудованный магнитный павильон построен здесь только в 1931 году. С тех пор в нем изо дня в день ведутся наблюдения. Руководит ими энтузиаст своего дела старший магнитолог товарищ Никольский, добровольно зимующий

в Тихой уже три года. Ему помогает младший магнитолог Голубева.

Изучение явлений, характеризующих земное магнитное поле, кроме научного интереса, имеет большое практическое значение и в авиации, и в мореходстве. Тем более, что с осени 1934 года магнитологи Тихой по своей инициативе проводят дополнительную обработку материалов наблюдений с целью выяснения периодичности магнитных бурь. Оказалось, что в районе Земли Франца-Иосифа магнитные бури достигают такой силы, что стрелка компаса отклоняется до шести градусов в ту и другую сторону. Я, как летчик, предпочел бы попасть в пургу, но только избежать подобной, незаметной для глаза и слуха бури...

Товарищи Бурчановская и Синцова занимаются изучением теплового и светового баланса Земли Франца-Иосифа. Они кропотливо, час за часом, определяют и записывают, сколько тепла и света приносится солнцем на безлюдные островки и моря Заполярья и сколько излучается обратно в мировое пространство. Их наблюдения в ближайшем будущем сыграют немаловажную роль в освоении Арктики.

Я подробно расспрашивал всех зимовщиков об их наблюдениях, с уважением осматривал многочисленные приборы, помогающие им вести свою кропотливую незаметную, но так необходимую науке работу. Больше всего по сердцу мне пришлась работа аэрологов Канаки, Лядоховича и Калейского. В родную стихию попал! И техника их мне родная и понятная: стоят в ангаре миниатюрные самолеты «У-2» и «Ш-2», облетавшие вдоль и поперек всю Землю Франца-Иосифа, лежат сморщенные до поры, до времени радиозонды и шары-пилоты.

— Высота стратосферы, — сказал мне товарищ Канаки, — у нас колеблется между семью и десятью тысячами метров.

— Вот хорошо! — сейчас же одобрил я и подумал о стратопланах, которые в недалеком будущем помчатся из Москвы через Землю Франца-Иосифа, через Северный полюс — в Америку...

Аэрологи бухты Тихой за 1935/36 год выпустили семьдесят пять радиозондов, пробуравили небо Арктики на двадцать два километра высоты, с точностью установили, что температура стратосферы над ледяным безмолвием достигает минус семьдесят три градуса по Цельсию, но чаще всего держится на уровне минус пятьдесят — пятьдесят пять градусов.

Это — для будущего, для стратопланов. Но они приготовили подарки и для настоящего, для нас — полярных летчиков. По их наблюдениям выходит, что характерной особенностью Арктики является прямо-таки неожиданная здесь приземная инверсия, т. е. с повышением высоты до известных пределов повышается и температура. Глубина инверсии доходит до пяти-семи градусов. Например: температура воздуха у земли минус двадцать градусов, а на высоте тысяча пятьсот — две тысячи метров—минус пятнадцать-тринадцать градусов. И все семьдесят пять зондов дали одинаковые отсчеты. Этот вывод аэрологов меня обрадовал и лишний раз убедил в правильности моей теории: зимой в Арктике надо летать по верхам, на высоте две — две с половиной тысячи метров, а не мучиться, не рисковать собой и машиной в слепых полетах, как поступает большинство полярных летчиков.

Двадцать два зимовщика в бухте Тихой. И у каждого свои интересы, свои приборы, своя работа, свои выводы. Глаза советских людей, усиленные в миллионы раз точнейшими приборами, пытливо вглядываются в Арктику, ни на минуту не прерывая наблюдения. И под пристальным взглядом одна за другой раскрываются ее вековые тайны, разрешаются ее вековые загадки. Каждый час гудят антенны радиостанции — каждый час сводками наблюдений отчитывается зимовка о своей работе перед родиной.

*

Мы уже второй день в бухте Тихой. Приступаем к подготовке дальнейших перелетов. Подготовкой заняты экипажи обеих машин. Механики возятся у моторов, а мы — летчики, штурман и радист — засели над картами в кают-компании. Просматриваем оборудование и снаряжение, изучаем маршруты с навигационной точки зрения. В высоких широтах магнитные компасы дают большие отклонения, нередко вводя в заблуждение не только летчиков, но даже и опытного штурмана. Малейший недосмотр, и курс потерян, самолет уходит в неизведанные пространства, выбраться откуда стоит больших трудов. У нас еще свежи в памяти рассказы магнитолога Никольского и его помощницы. Стараемся сделать из их рассказов все возможные практические выводы и убить самую возможность неприятного блуждания.

Настойчивость и энергия, с которой готовятся все люди моего звена к предстоящим полетам, рождает уверенность в их успешном завершении.

Наши самолеты прошли около четырех с половиной тысяч километров каждый. И прежде чем приступить к выполнению второй задачи нашего перелета — к разведочным полетам над архипелагом — машины нужно было тщательно осмотреть. Понятно, что мой самолет из-за вынужденной посадки на Земле Греэм-Белля пострадал больше, и 23 апреля, когда машина Махоткина была готова к полету, моя еще приводилась в порядок.

Я предполагал, что в разведочные полеты мы вылетим в составе звена. Задержка моего самолета спутала все карты. Погода же в Арктике еще более склонна «к измене и к перемене», чем сердце широко известной ветреной красавицы из оперы Верди. С этим нужно было считаться, и, так как 23 апреля день оказался летным, пришлось разрешить Махоткину вылететь самостоятельно.

План разведочных полетов мы составили раньше. Мы должны были долететь до самой северной оконечности архипелага — до острова Рудольфа, оттуда вылететь на Землю Греэм-Белля, на место моей вынужденной посадки, нанести на карту маленький островок, который мы там заметили и которого до сего времени на карте не было, и вернуться обратно в Тихую.

Во время полета по этому маршруту нам предстояло сделать несколько десятков фотоснимков, выяснить состояние льдов в бесчисленных проливах между островами архипелага и, сравнив расположение островов с картой, по возможности исправить ее. Теперь вся задача ложилась на плечи Махоткина и его экипажа.

Получив задание, Махоткин вылетел. Нивесть откуда взявшийся туман принудил его скоро ни с чем вернуться обратно. И в этом не было ничего удивительного. Трасса каждого полета в высоких широтах полна всяких неожиданностей. Арктика — это какая-то непрерывно действующая фабрика туманов. При одной температуре воздуха туман бывает над чистой водой, при другой температуре — над льдами, а вода открыта и видна сверху, при третьей — туман держится на островах и ледниках. И буквально считанными бывают те дни в году, когда и вода, и лед, и земля свободны от тумана.

Нам ничего не оставалось делать, как запастись терпением и дожидаться одного из «считанных дней».

Мой самолет готов, остановка за погодой. Тяжелые облака плотно закрыли небо и накрепко приковали нас к Тихой. Конечно, такая погода не удержала бы нас от обыкновенного полета. Но в том-то и дело, что нам предстоял полет не обыкновенный, а *разведочный*. Нам нужна была совершенно ясная погода и хорошая видимость.

Подходящая погода установилась только 26 апреля, и я отдал приказ о вылете звена. Маршрут разведки оставался прежним. Ведущим должен итти самолет Махоткина: у него на борту Аккуратов, которому предстояло провести все наблюдения над картами и местностью.

Скоро моторы весело закрутились, и Махоткин стал выруливать на старт. Недалеко от берега возвышался ропак. Опасаясь столкновения с ним, Махоткин чуть-чуть свернул в сторону и попал правой лыжей в занесенную снегом трещину... Лыжа провалилась. Мы вместе с зимовщиками бросились на помощь. Самолет вытащили и установили на безопасном месте, но лететь он не мог: сломан конец крыла...

Мне жаль было упускать хорошую погоду, и я решил лететь один.

Тяжело нагруженная машина пробежала не меньше семисот метров по льду бухты и только потом нехотя пошла в воздух. Набрав высоту, я взял курс на остров Рудольфа. Часы на доске приборов показывали двенадцать дня.

Ветер дул в спину. Скорость самолета доходила до двухсот километров в час.

В начале полета наша рация работала исправно. Это особенно важно. Нам необходимо держать непрерывную связь с бухтой Тихой и каждую минуту знать, какая там погода.

Все шло хорошо, и впереди уже стали вырисовываться очертания острова Рудольфа, когда я получил тревожную записку от Иванова. «Рация вышла из строя, — писал он. — Связи нет. Не пойму, в чем дело. Для ремонта необходима посадка».

После блестящего начала полета записка Иванова подействовала на меня как гром с ясного неба. Но делать нечего. Надо принимать какое-то решение, тем более, что справа под крылом уже расстилается остров Рудольфа. Я легко узнаю знакомые по картам очертания бухты Теплиц. На берегу ясно

видны три домика и какое-то полуразрушенное строение. Вспоминаю, что один из этих домов построен американской экспедицией Циглера — Болдуина, которая побывала здесь в 1904 году. Эта экспедиция, стоившая огромных денег, должна была обследовать острова Земли Франца-Иосифа и достигнуть Северного полюса. Она не выполнила ни одной из поставленных перед нею задач. Достигнув острова Рудольфа, члены экспедиции — норвежцы и американцы — повздорили и ни с чем вернулись обратно в Америку. Два другие дома построены нашими зимовщиками в 1932 году, во время проведения второго Международного полярного года. Зимовщики провели на острове Рудольфа всего один год, после чего зимовка была законсервирована.

На юг от зимовки, на леднике, заметно ровное место, на которое, по моим расчетам, можно сесть. Но садиться с такой нагрузкой опасно, можно сломать лыжу.

Погода исключительно хороша. Видимость не менее ста километров. Мотор работает прекрасно. Оценив все это, я решил полететь дальше на север, ознакомиться с ледовой обстановкой от острова Рудольфа до 83—84° северной широты и, израсходовав на это часть горючего, тем самым уменьшить нагрузку самолета. Тогда можно будет смело садиться в бухте Теплиц и исправлять закапризничавшую рацию.

Набрав тысячу триста метров высоты, я взял по компасу курс строго на север. Всего семьсот километров отделяло меня от места, к которому несколько веков подряд стремятся все исследователи Арктики — от Северного полюса. Со скоростью сто семьдесят километров в час моя машина приближалась к нему...

Внизу развертывалась видимая на многие десятки километров вперед и по сторонам величавая картина нетронутых и нехоженных вековых льдов. Кое-где громоздились целые полосы торосов. В этих местах лед казался искрошенным и изломанным, будто его пропустили сквозь гигантскую мясорубку.

Иногда гряды торосов отдаленно напоминали застывший путь ледокола неправдоподобных размеров. То там, то здесь над ледяной равниной гордо подымались красавцы айсберги самых причудливых форм. От них по белизне снега далеко тянулись четкие фиолетовые тени.

Показались небольшие разводья, но скоро пропали. Чем дальше на север, тем ровнее становилась ледяная пустыня, исчезали гряды торосов, заметно редели горы айсбергов.

Как зачарованный, я смотрел на эту картину изумительной силы и спокойствия, стараясь запомнить ее всю до мельчайших деталей...

Внезапный толчок в плечо и громкий, заглушающий привычный шум мотора крик на ухо вывели меня из очарования.

— Земля скрывается, пора возвращаться! — крикнул Бассейн.

На обязанности механика в этом полете лежало следить за оставленным островом Рудольфа. Теперь Флегонт напоминал о данном ему поручении. Его крик означал, что, если мы будем медлить с возвращением, берег скроется и нам будет стоить больших трудов вновь обнаружить его.

Возвращаться не хотелось. И я не сделал бы этого, если бы на борту моего самолета был штурман. С помощью аэронавигационных приборов мы могли бы определить снос, внести поправки в компасный курс и в случае нужды определить местонахождение самолета. Но штурмана у меня не было. Оставалось только одно: вернуться на остров Рудольфа, что я и сделал.

Через час с минутами я вышел на восточный берег земли. Слева, далеко впереди, нетрудно было заметить Белую землю. Невольно вспомнилась ее история. В 1895 году Фритьоф Нансен, покинув на 86° северной широты свой вмерзший в льды «Фрам», вдвоем с матросом Иогансеном пытался пешком дойти до заветного полюса. Скоро он убедился, что из этой попытки ничего не выйдет, и вынужден был повернуть на юг. После долгих блужданий взорам путешественников предстали очертания занесенной снегом неизвестной земли. Нансен нанес открытую им землю на карту и, приняв две возвышенности за два самостоятельных острова, назвал их в честь своей жены и дочери островами Евы и Лив, а так как они на значительное расстояние отстояли от других островов архипелага, то дал им еще одно общее название: Белая земля. Тридцать с лишним лет полярники были уверены, что Белая земля состоит из двух островов. В 1932 году, во время второго Международного полярного года, советскому профессору Н. Н. Зубову на моторно-парусном боте «Книпович» удалось впервые в истории обогнуть с севера Землю Франца-Иосифа,

иногда неприступную даже с юга, и побывать на Белой земле. Профессор Зубов установил, что здесь только *один* остров, состоящий из двух возвышенностей, разделенных глубокой ложбиной, создающей впечатление двух островов. Впечатление еще более усиливается тем, что на восточном склоне западной возвышенности сквозь лед чуть проглядывают верхушки скал...

На восток от острова Рудольфа тянулась полоса открытой воды, шириной километров в тридцать, а за ней опять бесконечные льды.

Не удовлетворяясь полученными наблюдениями, я несколько раз обошел остров, внимательно изучая его с воздуха. В мозгу привычно отметилось: «На восточном берегу Рудольфа, начиная от мыса Флигели и кончая мысом Габельмана, ледники вполне пригодны для посадки и взлета. Правда, имеется большой наклон, но он не помешает посадке. Морской берег не очень обрывист. Особенно хороши условия для посадки в проливе Наймейера».

Покончив с осмотром, я обогнул остров с южной стороны и пошел к знакомым домикам. Теперь самолет облегчен, и можно сесть. Сделав круг, я проверил площадку и с некоторым волнением направил самолет к земле.

Оставив под присмотром Иванова самолет с работающим на малых оборотах мотором, мы с Бассейном пошли посмотреть, в каком состоянии находятся дома и что в них есть. В другое время Иванов вряд ли согласился бы на такое «самопожертвование», но теперь он был рад, что мы оставили его в покое: рацию надо было починить во что бы то ни стало.

Первое, что мы увидели, был огромный сарай. Он, повидимому, когда-то был крыт брезентом, но время сделало свое дело: брезент сгнил, и его по частям сорвало ветром. На решетчатом скелете крыши кое-где болтались жалкие лоскутья. Из-под снега торчали разбитые ящики и несколько деревянных бочек. В ящиках еще сохранились круглые банки консервов и квадратные банки с пеммиканом. Банки проржавели, и консервы испортились. Сарай, как видно, служил складом экспедиции Циглера—Болдуина, и, судя по остаткам, очень богатым складом.

Недалеко от сарая — деревянный дом. Около него множество медвежьих следов. Мы заглянули в окно. Внутри

дома лед доходил почти до потолка: за тридцать лет в нем образовался настоящий ледник...

Ниже к берегу расположены хорошо сохранившиеся строения нашей зимовки: дом и склад.

Мы зашли в склад. Дверь была не заперта и даже не занесена снегом. Мы ее легко открыли, удивляясь, как до сих пор сюда не проникли арктические мародеры — медведи. Впрочем, у склада они побывали не раз, оставив глубокие следы зубов и когтей на прочной двери. Почему же они не добрались до содержимого склада? Ответ на этот вопрос нашел наблюдательный Бассейн: дверь открывалась не внутрь склада, не от себя, а на себя. Видимо, у лакомок нехватило соображения на то, как справиться с дверью, силе же она не поддалась.

В складе оказалось много всякого добра. К потолку подвешены несколько окороков и связки копченой колбасы. На полках, как в хорошем универсальном магазине, в образцовом порядке разложены коробки с гильзами и порохом, банки с конфектами, бутылки с клюквенным экстрактом, спички и т. д. В общем — с таким запасом продовольствия мы втроем безбедно прожили бы здесь не меньше года. Если еще вспомнить о медвежьих следах, то легко догадаться, что мы не испытывали бы недостатка и в свежем мясе...

Осмотрев склад, мы направились к дому. Его дверь не поддалась нашим усилиям. Вероятно заколочена. На ступеньках лежал колокол. Бассейн ударил им в дверь раза два. Звону получилось много, а толку мало. Признав себя побежденными, мы обошли домик кругом и обнаружили окно, забитое фанерой. Я легко оторвал фанеру. Нашим взорам представилась маленькая, совершенно пустая, закопченная комнатка.

На этом наше обследование кончилось.

Захватив из склада на память коробку конфект и две пачки спичек, мы вернулись к самолету. Представьте себе наш ужас: мотор не работал! Иванов объяснил это так: температура воды стала подниматься, и он, боясь наделать неприятностей, выключил мотор. Я облегченно вздохнул. Внешняя температура всего шесть градусов ниже нуля, а в радиатор налита незамерзающая смесь. Значит, выключив мотор, Иванов поступил вполне правильно. Иначе кто знает, что могло бы случиться.

С помощью пускового моторчика «Бристоль» нам удалось почти моментально запустить еще не успевший остыть мотор.

Через несколько минут покинули остров Рудольфа. Иванов испытал свою рацию и тут же связался с бухтой Тихой. Оттуда сообщили: «Погода испортилась, видимость три километра, облачность двести метров».

«Плохо, — подумал я. — Как будем садиться?»

Тут мне пришла в голову счастливая мысль: попросить к аппарату Махоткина. Он, как летчик, лучше чем кто-либо сумеет определить, с какой стороны выгоднее подойти к бухте. Махоткин посоветовал итти со стороны Британского канала. После этого стало как-то спокойнее на душе...

На высоте тысяча пятьсот метров прошли остров Джексона. Внизу стаями ходят разорванные облака, временами скрывая собой очертания островов. Над одним из них самолет внезапно бросило вниз. Я почувствовал, как ослабло управление. Скорость со ста восьмидесяти упала до ста сорока километров. Инстинктивно отдал ручку от себя, и самолет перешел в пикирующее положение. Скорость сразу прыгнула до двухсот двадцати километров. Несколько секунд — и я вновь почувствовал нагрузку на руль. Положение восстановлено, но самолет потерял триста метров высоты. Вероятно, машина попала в сильный нисходящий поток при встречном ветре. Больше ничем такой неприятный бросок объяснить нельзя.

Почти сразу же за Джексоном показался остров Карла-Александра. На нем — сплошной ледник. Я летел, вглядываясь в многочисленные острова и островки, то и дело попадавшиеся на пути, и все больше и больше убеждался в правильности первого вывода. Земля Франца-Иосифа имеет массу естественных аэродромов, и самый плохой из них — в бухте Тихой. Она еще может с горем пополам служить стоянкой для морских судов, так как к ней легко подойти с юга, где каждое лето складывается довольно сносная ледовая обстановка для навигации. Но как авиационная база бухта Тихая не выдерживает критики.

Для будущих полетов на Землю Франца-Иосифа — а судя по темпам, с которыми наша страна осваивает Арктику, они не замедлят, — летчикам придется оборудовать себе собственную базу. И остров Рудольфа, пожалуй, самое подходящее место.

В одно из окон между облаками я заметил остров Гукера и полынью около бухты Тихой. Убрал газ и стал снижаться. На аэродроме выложен посадочный знак. Около него дежурил сам начальник зимовки товарищ Битрих.

Сел благополучно.

Всего я летел шесть часов, из них сорок пять минут провел на острове Рудольфа.

По нашим расчетам мы поднялись до 83°45′ северной широты, но доказать этого нельзя: у нас не было приборов, и мы не могли определить астрономическим путем достигнутую нами точку. Пришлось рассчитывать только по времени полета, а это не совсем надежный метод.

Пока мы летали, зимовщики втащили самолет Махоткина в ангар и вместе с его бортмехаником товарищем Ивашиной приступили к ремонту. Через несколько дней ремонт был закончен. Могу засвидетельствовать, что отремонтированное крыло выглядело не хуже нового...

Погода нас больше не баловала. Наступила полярная весна с ее непрерывными и непроглядными туманами. Температура резко подскочила вверх и уже редко опускалась ниже двух градусов мороза. Подули южные ветры. Каждый день в бухте Тихой ломало лед. Наш аэродром понемногу выносило в Британский канал. Вода подошла к старому айсбергу, который два года сидел на мели. В одну из ночей айсберг раскачало волной и вынесло в море.

С каждым днем росло беспокойство моего экипажа. Аэродром быстро уменьшался в размерах. Раньше, вскоре после моего удачного полета на 83° северной широты, мы строили радостные перспективы, с нетерпением ждали улучшения погоды, чтобы вылететь вместе и достигнуть 85°. Потом к ожиданиям прибавилось беспокойство за состояние аэродрома. В самом конце апреля мы уже разыскали маленькую площадку на льду бухты, поближе к берегу. Нельзя сказать, что мы ударились в панику. На плохой конец у нас в запасе есть ледниковое плато острова Гукера. Правда, плато возвышается на сто пятьдесят метров над уровнем моря, и мы плохо себе представляли, как можно втащить туда самолеты, но все же возлагали на него много надежд.

В хлопотах и беспокойствах быстро пролетело время. Наступил радостный праздник — Первое мая. На Большой земле его называют не только «днем международной солидар-

ности трудящихся мира», но и праздником «свободы, весны и цветов». Весна пока нам не принесла ничего, кроме неприятностей, а о цветах и думать нечего. Земля острова Гукера была еще плотно укутана тяжелым снегом. Цветы — замечательные, яркие, полярные маки — здесь расцветают только в июле, и то всего на несколько часов.

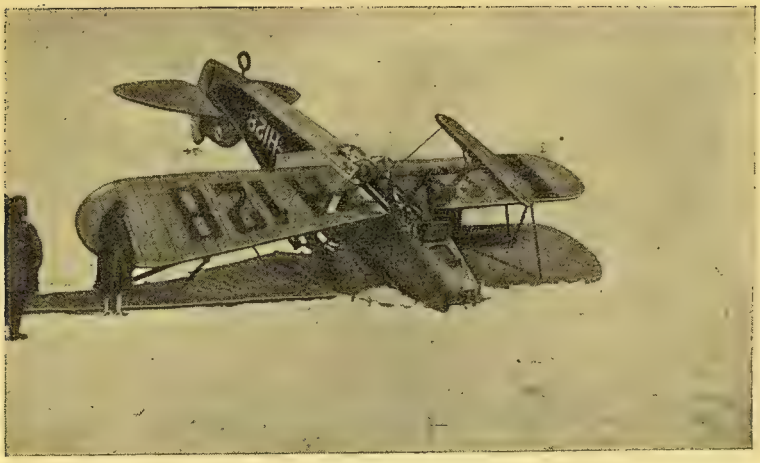
Вместе с зимовщиками мы дружно встретили великий пролетарский праздник. Тяжелые клочья тумана, холодный блеск айсбергов и треск ломаемого ветром аэродрома не нарушили праздничного настроения. Слушая радио, мы перенеслись мысленно на Красную площадь и представляли себе несокрушимый поток военных машин, проходивших перед трибунами и мчавшихся над ними по воздуху. Прислушиваясь к передаче с Красной площади, мы ощущали всем своим существом мощь нашей родины, силу единой воли к победе. И на душе становилось теплее, радостнее.

Свежий ветер, посетивший бухту 1 мая, окончательно лишил нас аэродрома. Бухта вскрылась. Лед взломало и вынесло в море. Стало ясно, что пора оставить мысль о полете в высокие широты и подумать о том, как бы отсюда выбраться в обратный путь. При всей нашей изобретательности, втащить самолеты на плато не удалось. Пришлось искать новый аэродром на узкой полосе берегового припая.

Только 5 мая Махоткину посчастливилось найти небольшую площадку. В середине площадки громоздились торосы, и их нужно было убрать. С помощью аммонала это нам удалось сделать довольно быстро. Тем не менее площадка была плохим аэродромом: взлететь с нее можно только с ветром одного направления.

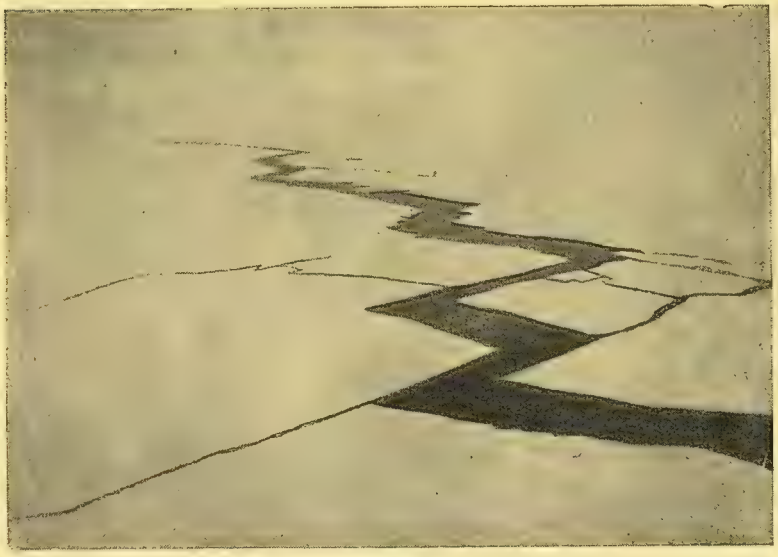
Узнав о нашем намерении в первый же летный день подняться в обратный путь, вылететь в Москву, зимовщики принялись готовить письма на Большую землю. В них они делились со своими родными и знакомыми всеми новостями зимовки, происшедшими почти за год, — последняя почта ушла отсюда вместе с последним ледоколом в августе прошлого года.

9 мая подул подходящий ветер. Получили погоду из Русской Гавани, с мыса Желания и Маточкина Шара. Везде ясно. В бухте Тихой погода тоже вполне подходящая. На смежных островах держался местный туман, но он не мешал: нам предстояло лететь не над островами, а над морем.



... — Что случилось?
— А я знаю? — ответил Махоткин вопросом на вопрос.
— Давай вместе посмотрим.
Мы подошли к его самолету,
уткнувшемуся носом в лед.
(*К стр. 403.*)

Архан... ...ая
Областная
БИБЛИОТЕ...
им. Н. А. Добролюбова



... И, наконец, сплошной лед, прорезанный резкими, ломаными линиями разводий.
(*К стр. 408.*)

В одиннадцать часов утра с большим трудом удалось оторваться от своего «аэродрома». Махоткин пошел впереди, я за ним.

С тех пор, как мы летели сюда, ледовая обстановка в Баренцовом море изменилась коренным образом. Теперь под нами расстилалась чистая вода. Льда не видно до самого горизонта.

Мы отошли уже километров восемьдесят от бухты, как вдруг на моем самолете сильно затрясло мотор. Казалось, что он вот-вот вырвется из рамы. Случилось что-то серьезное, а под нами вода...

Я сию же минуту повернул к ближайшему к нам острову Мак-Клинтока. Прилагаю все усилия, чтобы как-нибудь дотянуть до него.

Запахло гарью. Первым движением было выключить мотор: каждую минуту мог возникнуть пожар. Как я этого не сделал, какая магическая сила удержала меня, — до сих пор понять не могу. И теперь благодарю себя за это. С выключенным мотором я наверняка не дотянул бы до острова....

Мотор тянул чуть-чуть, давая всего тысячу — тысячу сто оборотов. Но все-таки тянул и дотянул до района, из которого, пользуясь запасом высоты, можно было свободно спланировать без работающего мотора на один из островов архипелага. Высоты же у нас оставалось еще около полуторы тысячи метров.

Запах гари усиливался, но мотор не загорался. Я решил тянуть до последнего, взяв направление на бухту Тихую, чтобы потом, после вынужденной посадки, меньше итти пешком. Со скоростью, едва доходящей до ста тридцати километров, мой самолет медленно продвигался вперед. Высота таяла с каждой минутой. Осталось всего восемьсот метров, когда впереди показался остров Гукера.

«Надо попытаться дотянуть до Тихой, — подумал я. — Может, не развалится мотор, выдержит рама...»

Иванов связался с Тихой и сообщил зимовщикам об аварии. Оттуда передали, что посадочный знак выложили в начале площадки.

Не надеясь на запас высоты, я стал обходить остров Гукера с правой стороны — там ближе. И когда впереди показалась бухта, моя машина располагала всего тремястами метров. Но теперь это было уже не страшно, у меня хватило

высоты даже для того, чтобы сделать два круга и внимательно изучить сверху очень плохую площадку. Зрение у меня хорошее, и я с воздуха наметил место, где самолет должен коснуться лыжами снега. Планируя, я рассчитывал посадить его прямо на полотно буквы «Т». Метрах в пятидесяти от цели машина начала терять скорость и проваливаться. Я добавил газа, рванул машину, предостерегая ее от сильного удара.

Сел благополучно. Стал рулить к стоянке. Вижу: один из зимовщиков что-то крикнул, показывая назад. Я никак не мог понять, что он хотел этим сказать. Может, у моей машины сломался костыль или подкостыльная лыжа? Чтобы узнать, в чем дело, пришлось остановить самолет и вылезть из кабины. Взглянув назад, я увидел, что самолет Махоткина стоит вверх хвостом. Из помятой, с разбитыми стеклами, кабины вылезали поцарапанные товарищи. Один, другой, третий. Значит, все живы...

— Что случилось?

— А я знаю? — ответил Махоткин вопросом на вопрос. — Давай вместе посмотрим.

Мы подошли к его самолету, уткнувшемуся носом в лед, и внимательно осмотрели его. Разбит в щепки винт, помято и в нескольких местах проломлено верхнее крыло, сломана стойка центроплана, поломаны лыжи. Рядом — виновник аварии — небольшой ропак. Его-то и не заметил Махоткин при посадке на неровный аэродром. Самолет зацепил за ропак левой лыжей и перевернулся...

Уяснив причины и последствия аварии Махоткина, перешли к моей машине. Там, раскрыв все, что можно раскрыть, в моторе копался Бассейн. Стали вместе искать причины аварии мотора. Она скоро нашлась и оказалась совершенно неожиданной: в одном из цилиндров оторвался грибок клапана, отбил другой, а оба они пробили насквозь поршень, и вся эта металлическая рухлядь провалилась в картер. От этого мотор потерял бо́льшую часть своей мощности. Гарью же пахло потому, что из дефектного цилиндра выбрасывало масло в глушитель и на глушителе оно горело.

— Ну, как, Махоткин? — спросил я, когда обе машины были осмотрены.

— Плохо, — сознался он. — На твоем самолете не годится мотор. Мой самолет можно ремонтировать, но здесь этого ремонта скоро не сделаешь...

— Остается одно, — заключил я, — из двух самолетов делать один. Моя машина исправна. Возьмем с твоей машины мотор...

Я невольно умолк. Мне было неловко сказать товарищу, проделавшему со мной тяжелый путь от Москвы до Земли Франца-Иосифа, то, что сказать было необходимо. Он понял меня и сам докончил мою мысль:

— Придется тебе, Михаил Васильевич, одному в Москву возвращаться...

Я молча пожал ему руку.

*

Вечером я по радио доложил об аварии начальнику полярной авиации товарищу Шевелеву. Он был очень обеспокоен всем происшедшим, обещал иметь крупный разговор с директором моторостроительного завода по поводу качества его продукции, а мне категорически запретил вылетать в Москву одному.

— Мало ли что может случиться? — сказал на прощанье товарищ Шевелев. — Ты сам предлагал по новой трассе пускать обязательно два самолета, чтоб в случае чего летчики могли оказать помощь друг другу. Сиди и жди. Я доложу обо всем Отто Юльевичу, и с ним вместе решим, что делать. Мне же кажется, что Махоткину придется выслать новый самолет...

Я был, попросту говоря, обескуражен этим. Но — дисциплина прежде всего. Пришлось подчиниться. Да, подчиниться, но смириться у меня нехватило сил. Слишком хорошо был обдуман весь обратный путь. Наконец, проделать его мне было просто необходимо для проверки целого ряда предположений, родившихся во время первой половины полета. Я не привык останавливаться на полпути, оставлять дело неоконченным и решил бороться за него, бороться против казавшейся мне чрезмерной осторожности товарища Шевелева. Просидел всю ночь, обдумывая доводы, и к утру сочинил длиннейшую телеграмму.

«Товарищ Шевелев, — писал я в ней. — Основной задачей перелета в Тихую я поставил себе изучение плохой погоды сверху. Мы летели по-

старинке, как летают все полярные летчики. Поэтому летели очень долго — двадцать четыре дня. Часто приходилось пролетать значительные расстояния при плохой горизонтальной видимости, которая, как известно, сильно затрудняет полет. Нередко, опасаясь, как бы не зацепить за какую-нибудь возвышенность, я был вынужден пробиваться вверх и итти на высоте порядка тысяча пятьсот — две тысячи метров. И тогда я впервые обратил внимание на характерную особенность здешних мест. Идя по верхам, при солнце, над слоем плохой погоды, я не терял из виду землю. Оказывается, густая дымка, непроницаемая по горизонтали, просматривается по вертикали, сверху. Пользуясь этой особенностью, я не мучился, стремясь лететь у земли, не прибегал к приборам слепого полета, а спокойно шел верхом.

Многим, в том числе и мне, казалось, что трудно летать при плохой погоде. И это действительно так, если лететь у земли. Но, оказывается, зимой в Арктике можно свободно преодолевать частые полосы плохой погоды на большой высоте, где лететь не представляет никакого труда.

Пример: в начале марта мы прилетели в Амдерму. Нас там не встретили, несмотря на нашу предупреждающую радиограмму. Летели мы на высоте тысяча двести метров. Видимость была настолько хороша, что мы заметили Амдерму на расстоянии сорока километров от нее. Амдерма же нам сообщила, что у них видимость скверная. На этом основании они решили, что мы вернемся. Я кружил над Амдермой, не веря зимовщикам, что у них плохая видимость. Но стоило мне снизиться для посадки до двухсот метров, как я убедился, что горизонтальная видимость действительно плохая. Но вместе с тем тонкий слой плохой погоды почти совсем не уменьшал вертикальной видимости с большой высоты.

Другой пример: мы летели с мыса Желания в Тихую. Попав в полосу тумана, в полосу плохой горизонтальной видимости, я потерял Махоткина.

А мы шли всего в трех километрах друг от друга! В общем — вперед ничего не видно, а внизу различить льды не представляет никакого труда. Я набрал около двух тысяч метров высоты, вышел из этой муры, а льдины так и не потерял из виду вплоть до самого архипелага.

Отсюда я делаю вывод: *при наличии хорошей материальной части летать зимой в Заполярье не труднее, чем на материке. Нужно только уметь преодолевать полосы плохой погоды.*

Я говорю «полосы», и это именно так. На материке мне приходилось пролетать по пятьсот — шестьсот километров при одинаковой (плохой или хорошей) погоде. Здесь же, особенно в это время года, на таком расстоянии встретишь несколько полос разной погоды: и облачность, и туман, и ясно. При разных температурах здесь разные места рождают туманы.

На этот счет у меня много практического материала, но мне надо его еще больше, столько, чтобы его можно было обобщить и сделать безошибочные выводы о методах полета в высоких широтах. Поэтому я и прошу разрешить мне вылететь из Тихой в Москву и вместе с тем разрешить пролететь этот путь другим способом, который выработался в первой половине перелета. Я буду лететь при любой погоде на высоте порядка две с половиной — три тысячи метров, конечно при условии хорошей погоды на месте посадки. Думаю, что этим способом мне удастся обратный путь совершить в пять-шесть суток.

Беспокоиться за меня не стоит. Я возьму на борт штурмана Аккуратова. Он успел доказать свое мастерство. Кроме того, мы будем часто встречать окна в облаках или тумане, так что штурман всегда сможет ориентироваться. Больше того: если окажется плохая погода на мысе Желания, у нас есть впереди Русская Гавань, Матшар, Вайгач, бухта Варнека, Амдерма наконец. Расстояние не так уж большое, и горючего нам вполне хватит от бухты Тихой до любого из перечисленных пунктов.

В конце концов второй самолет нам может быть полезен только там, где есть земля. В море все равно сесть негде, и он бесполезен.

У нас на борту имеется полуторамесячный запас продовольствия. В случае вынужденной посадки мы можем без лишений дождаться помощи ледокола или самолета, высланного с ближайшего аэродрома. Если же мы сядем на земле и не сможем своими силами исправить самолет, запас продовольствия вполне гарантирует нам возможность добраться пешком до ближайшей зимовки. Все это — на всякий случай, так как я уверен, что метод, который я хочу испытать, предохранит нас от вынужденной посадки.

Суммируя все сказанное выше, для пользы очень большого дела, я еще раз прошу вас разрешить мне вылететь из Тихой в Москву на одном самолете.

М. Водопьянов».

К счастью для радистов бухты Тихой, мне не пришлось посылать в Москву эту длиннейшую радиограмму. Днем 10 мая я получил радио от товарища Шевелева. Вот оно:

«Экватор. Бухта Тихая. Водопьянову.

Вылет в Москву разрешаю. Предлагаю особо тщательно выбрать погоду, тщательно проверить всю матчасть. Особое внимание обратите на безотказную работу радиопеленгатора и радиопередатчика. Неисправность радиооборудования рассматривать наравне с неисправностью мотора — итти на посадку на ближайшем аэродроме.

Ко времени вашего прибытия в Амдерму дадим сведения о состоянии дальнейших аэродромов по пути в Москву.

Привет от Отто Юльевича вам, а также всему составу звена.

Желаю успеха.

Шевелев».

Радиограмма товарища Шевелева меня несказанно обрадовала. Я предложил механикам как можно скорее переставить моторы.

— Сколько вам времени потребуется? — спросил я их.

— Как сделаем, так и готово.

— Ладно, — согласился я. — Если сумеете переставить моторы в течение трех суток, премирую.

— Попробуем...

Механики работали круглые сутки. Через двое суток на моей машине стоял новый мотор...

Все требования товарища Шевелева тщательно выполнены. Самолет готов. Люди давно готовы. И дождавшись хорошей погоды — 13 мая, приняв на борт четвертого человека — штурмана Аккуратова, я стартовал с остатков аэродрома в бухте Тихой на мыс Желания. Товарищи Махоткин и Ивашина получили предписание остаться в Тихой до прихода первого ледокола. Им было поручено, используя имеющиеся на зимовке самолеты «У-2» и «Ш-2», провести ряд научных работ, в частности — широкое исследование режима льдов, окружающих Землю Франца-Иосифа, полеты с метеорологами для изучения метеообстановки и условий полетов и т. д.

ДОМОЙ, В МОСКВУ

Мы покинули бухту Тихую при ясной солнечной погоде. Перелет начался спокойно. Но скоро, как вестники грядущих битв с коварной Арктикой, впереди показались облака. Возникая недалеко от южной оконечности Земли Франца-Иосифа — у острова Сальма, они шли прямо на нас, низко нависая над черными волнами Баренцова моря.

«Довольно мучиться, — подумал я, заметив облака. — Испытаем-ка мой метод!»

Слой облаков оказался толстым, но я легко пробил его и пошел верхом. И не пожалел об этом. Лететь было очень хорошо, спокойно. Через каждые десять—пятнадцать минут в облаках попадались окна, через которые вполне можно было определить характер льдов, расстилавшихся под нами. Сначала мы видели чистую воду, потом стали попадаться неболь-

шие льдины. И наконец сплошной лед, прорезанный резкими, ломаными линиями разводий. Только через три часа полета, зная, что скоро Новая Земля, я нырнул в одно из окон и пошел под облаками.

В одиннадцать часов пятьдесят минут «Н-127» благополучно сел на аэродроме мыса Желания.

Зимовщики так же радостно встретили нас, как и несколько недель тому назад. Я немного поругался с радистами за небрежность с радиомаяком. Но правду говорят, что время лучший целитель. После истории с маяком, стоившей нам пяти суток вынужденной посадки, прошел почти месяц. Острота события сгладилась. К тому же я был убежден, что товарищ Безменов сам переживает событие не меньше нас. Он «покаялся», и на этом неприятный разговор и кончился. Больше того — Безменов и другие зимовщики мыса Желания уговорили меня вечером участвовать в первой полярной радиоперекличке.

Порядком проголодавшись, мы с удовольствием приняли предложение начальника зимовки товарища Никитина отложить деловые разговоры и приняться за обед. В перерыве между двумя блюдами Никитин рассказал о трагикомической истории, происшедшей незадолго до нашей встречи.

— В одиннадцать тридцать, — начал Никитин, — мы получили от вас последнее радио. Заранее выделенные дежурные пошли на аэродром готовить костры и выкладывать посадочное «Т». А надо сказать, что, выходя из дома, мы всегда вооружаемся винтовками на случай встречи с медведем. На этот раз руки дежурных были заняты, — кто нес полотно, кто дрова, кто нерпичье сало, а винтовки никто не захватил.

«Разложили знак, развели костер, стали в него по кусочку подбрасывать нерпичье сало: оно хорошо горит и дает черный, заметный издалека дым. Дело идет — лучше некуда. Но дежурные не учли, что нерпичье сало не только хорошо горит, но, сгорая, далеко распространяет свой характерный запах, любезный сердцу всякого медведя. Об этом они вспомнили слишком поздно: только тогда, как увидели направляющегося прямо к ним огромного Мишку.

«Гость хороший, а встретить нечем, винтовки нет. Будто чувствуя это, он идет смело. Дежурные начали кричать, а он будто и не слышит — прет и прет прямо на людей. И когда ему осталось пройти не больше ста шагов, на пути попалась

пустая бочка. Медведь заинтересовался. Раза два обошел и обнюхал ее. И это спасло дежурных от неприятной встречи лицом к лицу со старым хозяином Арктики. Их крики привлекли наше внимание. Мы выбежали из дома. Сообразив, в чем дело, схватили винтовки, позвали собак и побежали на выручку.

«Почуя собак, медведь бросился наутек. Да не тут-то было! От собак ему трудно уйти. Какой-то пес цапнул его сзади. Мишка обозлился и хотел ударить лапой, но промахнулся. В это время подоспела другая собака и схватила медведя за ногу. Ну и завертели! Бороться с собаками медведю пришлось недолго: один из подоспевших зимовщиков меткой пулей уложил его на месте.

«Так полярному Мишке и не удалось встретить своего московского тезку», под общий смех закончил товарищ Никитин.

★

Вечером прошла «первая полярная радиоперекличка», организованная по инициативе товарища Никитина. Прекрасная инициатива! Не говоря уже о том, что перекличка внесла много оживления в довольно-таки однообразную жизнь обитателей десятка зимовок, она лишний раз продемонстрировала исключительное значение радио для Арктики, высокое качество наших полярных радиостанций, высокий класс овладения техникой со стороны полярных радистов.

Пользуясь двусторонней радиотелефонной связью между зимовками, Никитин договорился с островом Уединения, который первый услышал нас с вынужденной посадки, с бухтой Тихой, Русской Гаванью, Маточкиным Шаром, комсомольской зимовкой на Вайгаче, с бухтой Варнека, Юшаром и, кажется, с арктическим радиоцентром на острове Диксона, — словом, почти со всеми зимовками, обслуживающими наш перелет, что 13 мая ровно в двадцать часов я перед микрофоном рации мыса Желания сделаю доклад о своем перелете.

Ровно в двадцать часов вся зимовка собралась в радиорубке. В репродуктор послышались возгласы:

— Уединение слушает!

— Русская гавань готова!

— Все зимовщики Матшара у репродуктора!

— Слушаем!..
— Готовы!..

Я начал свой первый доклад о своем перелете Москва — Земля Франца-Иосифа. Мне доставляло огромное удовлетворение первым рассказать о перелете тем людям, от внимания и самоотверженной работы которых во многом зависел его успех, лично поблагодарить их за все сделанное для меня и моего звена. Как и все летчики, я не совсем верил в надежность радиосвязи и все беспокоился: слышат ли меня зимовки? Каково же было мое удивление, когда после того, как я кончил доклад, со всех сторон Артики, если так можно выразиться, посыпались вопросы. Варнек спрашивал, доволен ли я его сводками. Уединение интересовалось, когда мы будем в Москве. Русская Гавань попросила рассказать, что случилось с Махоткиным и почему он не возвращается в Москву вместе со мной. Комсомольцы с Вайгача без обиняков требовали сообщить точно, когда, на каких самолетах я полечу на Северный полюс и кто из летчиков пойдет со мной. Юшар отказался от своего права задавать вопросы и выразил уверенность, что скоро увидит меня и мой экипаж на своем аэродроме. В общем радиоперекличка скоро превратилась в оживленную товарищескую беседу. Зимовщики задавали десятки вопросов, и я тут же отвечал на них, совершенно позабыв, что мои собеседники отделены от меня сотнями километров ледяной пустыни или открытого полярного моря. Беседа несколько раз прерывалась: наступало время, когда мыс Желания обязан передавать или принимать очередные сводки. Расписание здесь нерушимо, как закон. Но потом беседа снова возобновлялась и длилась до тех пор, пока не осталось без ответа ни одного вопроса.

Неизмеримо велики сила и значение радио в Арктике. До «первой полярной радиопереклички» я даже не подозревал об их исключительной роли.

*

На другой день, забрав почту, мы вылетели в Матшар.

Весна уже давала себя чувствовать. На Матшаре аэродром обледенел и стал настолько жестким, что при посадке у нас сломалась подкостыльная лыжа вместе с костылем. Пришлось заняться ремонтом, который задержал нас на три дня. Хо-

рошо, хоть здесь нашлись некоторые запасные части к моему «П-5».

Узнав о нашей задержке, зимовщики Юшара по радио очень просили сесть у них и забрать почту. Зная, что нам нужнее всего, они соблазняли нас своим мягким и ровным аэродромом. Последний аргумент звучал настолько убедительно, что я согласился отклониться от маршрута и залететь к ним. Ведь для нас эта посадка означала только небольшую задержку, а для них — огромную радость. В Арктике, где зимовщики видят нового человека не чаще раза в год, этим очень дорожат.

17 мая, заменив, наконец, злополучный костыль, мы покинули зимовку на Матшаре и через три с половиной часа опустились у зимовки Югорский Шар. Аэродром был действительно хорош, но пробыли мы на нем всего несколько часов. Погода торопила, торопил и Нарьян-Мар. Там снега уже не было, и нас могли принять на лыжах только на лед реки Печоры. И этот аэродром доживал последние дни.

Начальник Юшара товарищ Евсеев сдал нам почту и пушнину. Приняв груз, мы распростились с зимовщиками, вылетели в дальнейший путь и в тот же день благополучно опустились в Нарьян-Маре.

В эти дни здесь, в тундре, в столице Ненецкого национального округа, проходила граница весны. Аэродром превратился в болото. Нас усадили на чистый лед Печоры. С этого «аэродрома» с одинаковым трудом можно было подняться и на лыжах, и на колесах. Но мы знали, что южнее уже на лыжах не сядешь. Поэтому в Нарьян-Маре сменили лыжи на колеса и запросили Архангельск, Котлас и Вологду, смогут ли они принять нас.

Ответ задержался. Воспользовавшись свободным временем, я зашел в школу, проверил, сдержали ли ребята слово, данное мне полтора месяца назад. Уже по тому, как встретили, я понял, что школьники свое слово сдержали. Один из пионеров сказал:

— Мы, товарищ Водопьянов, учимся на «отлично». Отметки «неуд» у нас ни у кого нет!..

Вечером в клубе я рассказал трудящимся ненцам о том, как и зачем мы летали на Землю Франца-Иосифа. После моего выступления молодая студентка совпартшколы попросила от имени ненецкой молодежи передать привет любимому

вождю народов — товарищу Сталину. Ее слова утонули в дружной овации.

Из клуба по опустевшим улицам Нарьян-Мара мы возвращались в гостиницу вместе с нашими старыми знакомыми — местными летчиками Сущинским и Клибановым. Сущинский был сосредоточен и как-то необычно серьезен. Я невольно обратил на это внимание и спросил:

— Что с тобой, Сущинский? Или летать надоело?

— Нет, не надоело, Михаил Васильевич, — серьезно ответил он. — Наоборот — хочется полетать, но в других местах. Мне поговорить с тобой нужно.

Мы немного отстали от товарищей, и Сущинский рассказал мне о своей многолетней мечте — полетать в высоких широтах.

— Вот и в Нарьян-Мар приехал из-за этого, — сознался он. — Все ближе к Арктике. А теперь хочу попросить тебя помочь мне перевестись в полярную авиацию.

Я обещал сделать все, что в моих силах. Ободренный обещанием, летчик передал мне запечатанный конверт. Я сунул его в полевую сумку и распечатал только дома, в Москве. — В конверте оказалось заявление Сущинского о приеме его на работу в Главсевморпуть, адресованное О. Ю. Шмидту, и письмо на мое имя.

> «Я не одну тысячу часов провел в воздухе, — писал мне Сущинский. — Я отдал авиации лучшие годы своей жизни. Так неужели я не заслужил этим чести работать вместе со славными бойцами, борющимися под руководством Отто Юльевича Шмидта за освоение Арктики? Ты — Герой Советского Союза, ты можешь и должен помочь мне, честному авиационному труженику, в моих стремлениях отдать для освоения Арктики мой опыт, мои силы, мою любовь к авиации. Это будет высшей наградой за всю мою двадцатипятилетнюю авиационную деятельность. Тебе никогда не будет стыдно за мою честную работу. Надеюсь, не оставишь мою просьбу без внимания и не будешь обижаться за причиненное тебе беспокойство. Я очень прошу передать прилагаемое заявление т. Шмидту».

Заявление я передал по назначению.

— Если товарища Сущинского отпустит руководство Ненецкого округа, где он завоевал большой авторитет, — сказал мне товарищ Шевелев, прочитав его заявление, — у нас ему работы найдется сколько угодно. Нам опытные летчики нужны...

*

Вечером 19 мая я получил радиограмму из Вологды. Аэропорт сообщал, что он примет самолет на колесах с условием посадки строго в ограничители. Аккуратов подсчитал расстояние. Оказалось — по прямой до Вологды 1250 километров — семь с небольшим часов полета.

Кажется — что здесь трудного, пролететь тысячу километров над материком, после того как пролетел пять с лишним тысяч километров над Арктикой. Однако на этом участке пути нам пришлось пережить больше, чем в тот день, когда мы на последней капле бензина прилетели в бухту Тихую...

...20 мая в восемь часов утра, загрузив полностью баки горючим, мы поднялись со льда реки Печоры. Сесть обратно на этот «аэродром» с такой нагрузкой и на колесах невозможно. Поднявшись, мы вынуждены были лететь до Вологды, несмотря ни на что.

Конечно, менее опасно было бы лететь через Архангельск, но там аэродром раскис, и садиться на колесах мы могли только в Вологде.

По моим расчетам, горючего у нас было на восемь с половиной часов полета. Его вполне хватило бы, если бы по трассе стояла хорошая погода. Но нам все время мешал сильный встречный ветер, значительно сокращавший скорость нашего самолета. У реки Мезень, судя по количеству израсходованного бензина, я уже знал, что за восемь с половиной часов до Вологды не долететь...

Под нами тянулась сплошная тайга. Сверху хорошо видно, как между деревьями разлилась вода. Многочисленные болота этих мест, вобрав в себя воду стаявшего снега, вышли из берегов, превратив всю тайгу в сплошное болото. Вынужденная посадка здесь равносильна посадке в море. Если после такой «посадки» каким-нибудь чудом мы и остались бы живы, все равно из болот не выбраться...

Через семь часов полета мы вышли на железную дорогу. Внизу изредка стали попадаться небольшие поля. Машину зверски качало. Иванов плохо переносит воздушную качку и теперь с трудом держал связь с землей. Видя такое дело, Бассейн стал уговаривать меня сесть на какое-нибудь поле, уверяя, что «земля подсохла и сядем благополучно». Не слушая его, я решил итти до последнего. На это у меня был свой расчет: поля стали попадаться чаще, и после того, как в машине останется горючего не больше, чем на пять минут полета, у меня хватит времени, чтобы найти подходящее место для посадки. Пустую и легкую машину все-таки безопаснее сажать на раскисшее поле.

Мы в воздухе уже восемь часов. Горючего должно остаться всего на полчаса полета, а до Вологды лететь значительно больше. А тут еще прервалась связь с землей. Иванова совсем укачало...

Из Нарьян-Мара мы вылетели при температуре два градуса ниже нуля. Час тому назад термометр показывал восемнадцать градусов тепла. Мотор стал греться. Вода в нем вот-вот закипит. Пользуясь болтанкой и особенно каждым восходящим потоком, я стал рывками набирать высоту, не добавляя оборотов мотору. Таким способом с большим трудом удалось наскрести тысячу двести метров. Там все же холоднее, и вода в радиаторе стала остывать. Опасность перегрева мотора ликвидирована, и я вздохнул свободнее.

До Вологды осталось семьдесят километров, а мы в воздухе уже восемь с половиной часов. Роковой срок! Только благодаря тому, что я не раз пользовался высотным газом, с помощью которого уменьшал расход горючего, у нас еще есть бензин. Но на сколько его хватит? Много ли я сэкономил? Сказать трудно, так как бензиноуказателя на машине нет...

Над большим озером Аккуратов показал мне вниз и на часы. Я не понял. Тогда он крикнул мне на ухо, что берега озера распаханы и на них можно сесть. Я отклонил и это заманчивое предложение: впереди показалась Вологда...

Последние минуты полета держали всех нас, кроме Иванова, в сильном напряжении. Каждую минуту мог кончиться бензин и остановиться мотор. Но мотор крутится, а Вологда все ближе, ближе... И когда впереди уже показался аэродром, путь преградило последнее препятствие — болото. Его

нетрудно было обойти, но я боялся, что на обход нехватит горючего, и полетел прямо.

Выдержав марку и, как ни в чем не бывало, сделав круг над аэродромом, я посадил свой самолет точно в ограничители. У товарищей лица расплылись в широкие улыбки. Даже Иванов попытался скорчить какую-то одобрительную гримасу. Вслед за этим смолк мотор. В баках звенела гулкая пустота...

*

Днем 21 мая между Вологдой и Москвой наш самолет впервые в этом году попал в сильный дождь. За два месяца мы настолько привыкли к пурге и снежному шторму, что теплый весенний ливень показался неправдоподобным.

В шесть часов тридцать минут вечера колеса нашей машины коснулись Московского аэродрома. Большой арктический перелет Москва — Земля Франца-Иосифа — Москва благополучно завершен. Мой метод блестяще выдержал труднейшее испытание. Весь путь от бухты Тихой до Москвы я прошел на высоте две—две с половиной тысячи метров, затратив на него восемь дней, считая три дня, потраченные на смену сломавшегося костыля в Матшаре. От Москвы же до Тихой мы летели ровно в три раза больше — двадцать четыре дня...

*

Задание партии и правительства выполнено. Перелет завершен. Какую же роль он сыграл в великом деле освоения Арктики? На этот вопрос мне хочется ответить словами Отто Юльевича Шмидта. В день нашего возвращения в Москву, отвечая на подобный вопрос корреспондента «Правды», он сказал:

«Перелет Водопьянова завершает славный период в освоении Севера советской авиацией. Начиная с 1924—1925 годов советские летчики, продвигаясь все дальше на север, блестяще овладели искусством корабельной разведки с самолета (Бабушкин), освоили сначала Карское море (Чухновский), Чукотку и Якутию (Кальвица, Галышев, Леваневский, Слепнев и другие), Таймырский полуостров вплоть до мыса Челюскина (Алексеев, Молоков), затем Северную Землю (Алексеев, Линдель). Наконец, в этом году Водопьянов и Махот-

кин впервые в истории пересекли Баренцово море и достигли Земли Франца-Иосифа.

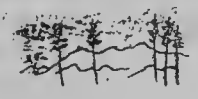
После полета Водопьянова мы можем смело сказать, что *нет больше такого места в Советском Союзе, куда бы не долетали советские самолеты.*

Важно также отметить, что перелет Водопьянова совершен в зимних условиях, когда на Севере еще свирепствуют морозы.

Наряду с ледоколом, самолет стал важнейшим средством изучения и освоения Севера. Полет товарища Водопьянова через Баренцово море от Новой Земли до Земли Франца-Иосифа и обратно дает нам точную картину состояния льдов в этом трудно доступном районе Ледовитого океана. Эти наблюдения явятся главнейшей основой для предсказания ледовой обстановки в предстоящую навигацию и помогут нам правильно планировать трудные операции сквозного плавания по Северному Ледовитому океану.

Полет Водопьянова, особенно посещение им острова Рудольфа — самого северного из островов архипелага Земли Франца-Иосифа — и проникновение дальше на Север за 83 градуса послужили великолепной тренировкой для экипажа. Сейчас мы уже достаточно вооружены, чтобы подготовить изучение центрального полярного бассейна, вплоть до Северного полюса. Это нам необходимо, так как оживленная навигация по Ледовитому океану требует точных знаний о движении льдов, возникновении циклонов и других явлениях на всем его пространстве.

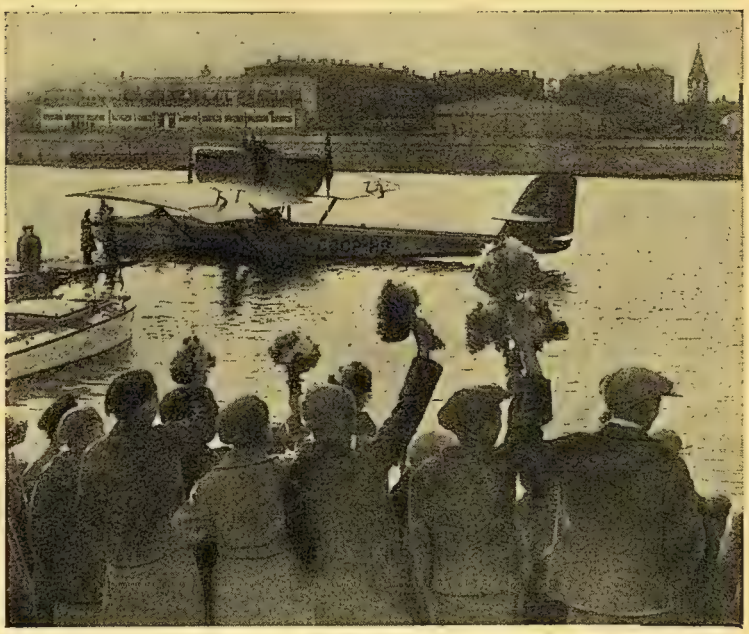
Нельзя не радоваться тому, что перелет совершен на нашей испытанной советской машине «П-5», показавшей свои прекрасные качества при спасении челюскинцев».



...21 мая колеса нашей машины коснулись Московского аэродрома. Большой арктический перелет Москва — Земля Франца-Иосифа — Москва завершен благополучно.
(*К стр. 415.*)

(На снимке — в центре, слева направо: штурман Аккуратов, начальник Главсевморпути О. Ю. Шмидт, радист Иванов, Герой Советского Союза М. В. Водопьянов и борт-механик Бассейн.)

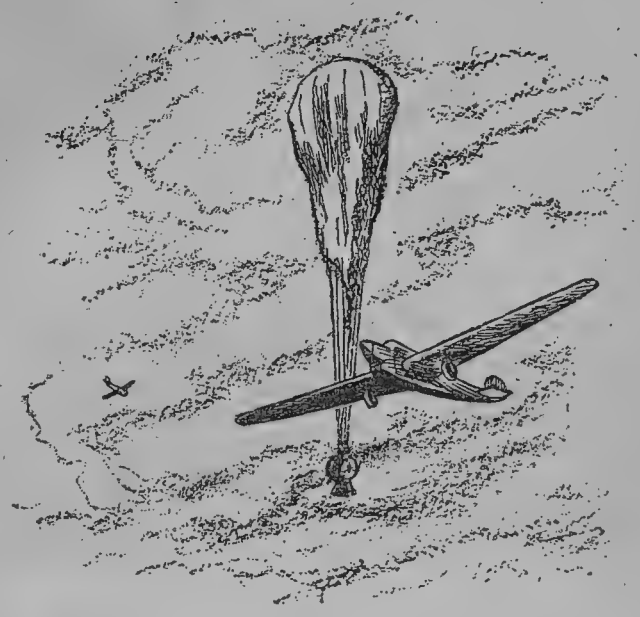
Архангельская
Областная
БИБЛИОТЕКА
им. Н. А. Добролюбова



...советская авиация заставила вновь заговорить о себе весь мир: завершил свой перелет Герой Советского Союза Молоков.

(*К стр. 432.*)

МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ — НАШИ



О РЕКОРДАХ ли было мечтать царской России? «История старой России, — говорил товарищ Сталин на Первом Всесоюзном совещании хозяйственников, — состояла, между прочим, в том, что ее непрерывно били за отсталость. Били монгольские ханы. Били турецкие беки. Били шведские феодалы. Били польско-литовские паны. Били англо-французские капиталисты. Били японские бароны. Били все — за отсталость. За отсталость военную, за отсталость культурную, за отсталость государственную, за отсталость промышленную, за отсталость сельскохозяйственную.

Били потому, что это было доходно и сходило безнаказанно»...

Раньше, когда говорили о передовой технике, всегда ссылались на Германию, Англию, Америку. За Америкой даже закрепилось лестное звание «страны чудес техники».

До рекордов ли было и нам — советской стране — девятнадцать лет тому назад! В годы империалистической войны, в годы интервенции и боев за молодую республику, с помощью интервентов народное хозяйство пришло в окончательный упадок, разрушилась даже та промышленность, которую в свое время имела царская Россия...

Авиационная техника — самая сложная, самая передовая техника мира — зародилась на западе незадолго до мировой войны 1914—1918 годов и достигла своего расцвета только в послевоенные годы. Само собой разумеется, что никакой авиационной промышленности в старой России не было. Лишь в военные годы концессионный велосипедный завод «Дукс» в Москве был спешно приспособлен для сборки примитивных самолетов из заграничных частей.

Мысль об использовании самолетов для перевозки почты и пассажиров, идея организации регулярного воздушного сообщения возникла в Западной Европе сразу же после мировой войны. Ее питала забота об использовании оставшейся после войны материальной части и быстро развивавшейся авиационной промышленности. У нас же в то время не было ни того, ни другого, и осуществление этой идеи неизбежно оттянулось до того времени, когда мы, покончив с многочисленными фронтами гражданской войны, получили возможность спокойно заняться восстановлением разрушенного народного хозяйства. Много лет подряд мы все силы отдавали на то, чтобы построить мощную социалистическую промышленность, чтобы укрепить свою страну и в любую минуту быть готовыми к отпору.

Причины, заставившие нас организовать гражданский воздушный флот, были также совершенно иными. Нам самолет стал необходим для того, чтобы быстро преодолевать огромные пространства своей страны; воздушное сообщение родилось как неотъемлемая часть общего плана восстановления и социалистической реконструкции народного хозяйства.

У нас не было своей авиационной промышленности, не было своих самолетов и моторов, не было даже достаточного

количества своих пилотов. Поэтому нет ничего удивительного в том, что первые шаги в организации воздушного сообщения в стране нам пришлось делать на иностранной материальной части.

Я отлично помню 1923 год — год рождения нашей гражданской авиации. Только что созданное Общество воздушных сообщений «Добролет» собиралось эксплоатировать единственную на всю страну воздушную линию Москва — Нижний, закупив для нее самолеты у немецкой фирмы «Юнкерс». Когда эти «варяги» прибыли на территорию Советского Союза, оказалось, что на них некому летать... Кадры пилотов рождающегося Гражданского воздушного флота состояли исключительно из военных летчиков, умевших летать лишь на маленьких одномоторных самолетах и не имевших понятия о тяжелых пассажирских машинах. Немногие из них — лучшие пилоты — смогли быстро освоить «Юнкерс». Для вождения остальных «варягов» пришлось пригласить немецких пилотов и оплачивать их труд золотом.

Одновременно с открытием первой воздушной линии «Добролет» организовал подготовку своих летных кадров. Этому делу многим помог опытный пилот-инструктор, бывший командир одного из авиационных отрядов на южном фронте, товарищ Иеске. Он в рекордные сроки подготовил и выпустил на самолете «Ю-13» (Юнкерс) таких прекрасных пилотов, как Гальшев, Семенов, Шварц, Баранов, Ахриев и другие. Дорогостоящие немецкие летчики были вытеснены, и *уже в 1924 году на эксплоатировавшихся воздушных линиях, в экспедиционных и агитационных полетах самолеты водили исключительно советские пилоты.*

Развитие сети воздушных сообщений в нашей стране шло в основном по двум линиям: организация связи крупнейших промышленных центров с Москвой и организация связи с теми окраинами, в которых слабо развита сеть железных дорог. Таких окраин было две — Север и Средняя Азия. По многим причинам, в том числе и по той, что на юге летать значительно легче, чем на Севере, среднеазиатские республики первыми покрылись сетью воздушных линий.

До тех пор, пока мы не наладили собственной авиационной промышленности, наша гражданская авиация развивалась не так быстро, как это было необходимо стране. И только после того, как на наших воздушных линиях появились совет-

ские самолеты, снабженные советскими моторами, стало стремительно расти не только количество самолетов на линиях, но и количество самих линий. Скоро в стране не осталось ни одного уголка, где бы не побывал самолет.

За небольшой исторический отрезок времени, за девятнадцать лет, мы далеко ушли вперед, навсегда покончив с отсталостью. Под руководством ленинско-сталинской партии большевиков, под руководством своего любимого вождя товарища Сталина, советский народ построил мощное социалистическое хозяйство своей страны и достиг исключительных успехов.

Небывало выросла культурно и окрепла экономически наша страна. На всех участках народного хозяйства вооружилась передовой техникой. Выросли люди, кадры, в совершенстве овладевшие передовой техникой. Теперь мы можем не только мечтать о мировых рекордах, но и бороться за них. И боремся! С каждым годом советские люди одно за другим завоевывают первые места в мире во всех областях техники и экономики, культуры и спорта, поднимая знамя достижений своей родины на недосягаемую высоту...

Вместе с бурным подъемом Советской страны переживает бурный подъем и ее авиация. Она помогает преодолевать огромные расстояния нашей страны, экономит время и средства трудящихся, она стала неотъемлемой частью социалистического строительства. И страна любит свое детище. Недаром авиационный спорт у нас стал национальным спортом, недаром такой невиданной любовью и заботой окружены у нас работники авиации. За все это они платят своей родине беззаветной преданностью и отличной работой.

Авиационную промышленность нам пришлось создавать заново в послереволюционные годы. И мы создали ее первоклассной. Об этом говорят многочисленные перелеты, совершенные за последние годы советскими летчиками на самолетах и моторах советской конструкции, построенных на советских заводах.

В начале 1934 года, раздавленный льдами Чукотского моря, погиб пароход «Челюскин». Сто две жизни лучших людей нашей страны висели на волоске. Казалось, не было такого средства, применив которое можно было бы спасти героических челюскинцев. Правительство бросило им на помощь летчиков. Никто в мире не верил, что наши пилоты на

машинах отечественной конструкции и постройки, на советских моторах, без иностранной помощи смогут пролететь зимой по труднейшему маршруту и вырвать из ледяного плена сто две жизни. Затаив дыхание, люди следили за этой, небывалой в истории экспедицией. И она закончилась блестяще, показав всему миру высокое качество советских машин, исключительное мужество советских людей.

Осенью того же года Герой Советского Союза М. М. Громов и его самоотверженные товарищи Филин и Спирин летали без посадки дальше и дольше всех в мире. На самолете «РД-ПС-25» они продержались в воздухе семьдесят пять часов, покрыв без посадки расстояние в двенадцать тысяч четыреста одиннадцать километров по замкнутой кривой. Это *были первые, нигде не зарегистрированные, но всеми признанные мировые рекорды советской авиации.*

Невидимые нити воздушных линий протянулись и в северную часть Советского Союза. Пионерами северных полетов были известные летчики Чухновский, Галышев, Кальвице и Лухт. Эти старые опытные пилоты, за исключением Кальвице, до сих пор продолжают летать в Арктике.

Арктика перестала быть необитаемой страной, в которой не может жить и работать человек. Арктика перестала быть пугалом. Советские люди, по инициативе великого Сталина, не только покоряют, но и осваивают ее. Там, на Крайнем Севере, на безлюдных островках и побережье морей, кипит бурная жизнь. Маленькие зимовки за несколько лет вырастают в города, а необитаемые островки украшаются высокими радиомачтами новых зимовок. В обе стороны Великого Северного морского пути каждый год проходят десятки судов, перевозящих сотни тысяч тонн полезного груза. Соль Нордвика, пушнина Новой Земли, ископаемые Амдермы уже покидают неприветливые берега Арктики, на самолетах и пароходах непрерывным потоком идут вглубь страны. Впервые в истории Арктика начинает отдавать свои богатства, до сих пор считавшиеся недоступными для человека.

Никогда еще не развертывалась так широко научно-исследовательская работа в Арктике, никогда еще человечество не получало такого обильного материала об этой таинственной стране, как в наше время. Таких результатов мы добились только потому, что в Арктику пошел новый человек, вооруженный могучей техникой, закаленный в эпоху гражданской

войны, безгранично любящий родину, ради нее готовый в любую минуту пожертвовать жизнью.

Среди многообразия техники, которой вооружены советские полярники, особое место занимает самолет. Он помогал завоевывать Арктику, а теперь помогает осваивать ее. С каждым годом расширяется его применение, растет его роль. Советский Север покрывается густой сетью авиалиний. Гигантскими темпами растет количество арктических перелетов. В 1934 году, например, советские самолеты сделали всего тридцать два полета в Заполярье, а в 1935 году — почти в двадцать раз больше — пятьсот двадцать четыре полета, налетав около *миллиона* километров. За десять месяцев 1936 года самолеты полярной авиации сделали два миллиона двести тридцать восемь тысяч километров, перевезли пять тысяч четыреста пассажиров и девятьсот тонн грузов. Эти сухие цифры достаточно ярко характеризуют собой огромную роль самолета в деле освоения Арктики. Сейчас полярники не могут себе представить, как бы они стали работать без помощи самолета. В связи с этим хочется вспомнить о том, как он завоевывал свои теперешние позиции.

Как ни странно, но царская Россия первой применила на практике самолет за полярным кругом. В 1913—1914 годах в составе Северной гидрографической экспедиции на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» впервые находился самолет «Фарман-16». Летчику Александрову не удалось на нем подняться в воздух, и он, превратив свою машину в аэросани, прошел на ней несколько десятков километров по льду. Первым же человеком, *летавшим* в полярных странах на самолете, был русский летчик Нагурский.

1913 год оказался неблагоприятным для полярных исследований. В этот год не вернулись из Арктики русские экспедиции Русанова и Брусилова. Летом 1914 года на их поиски было отправлено три корабля. В составе одной из экспедиций находился летчик Нагурский с гидросамолетом «Фарман». На этом самолете Нагурский провел несколько полетов в районе Новой Земли, налетав в общей сложности около десяти часов. Все его полеты, несмотря на весьма неблагоприятные метеорологические условия, закончились вполне благополучно. Самолет блестяще выдержал испытание и завоевал всеобщее признание как надежное средство для преодоления огромных расстояний Арктики. Крупнейшие поляр-

ные исследователи того времени сулили ему блестящее будущее. Даже убежденный сторонник собачьего транспорта для арктических экспедиций, американец Роберт Пири, выступая в 1919 году в Национальном географическом обществе Америки, вынужден был признать, что «будущие полярные исследователи вероятно используют механические средства передвижения, появившиеся за последние годы. *Я лично думаю, что в Арктику будут летать по воздуху*».

Между тем, самолет продолжал свое наступление на Арктику. В том же 1919 году летчик Вальтер Бруно составил проект большого арктического перелета по маршруту Амстердам — Копенгаген — Ленинград — Ном на Аляске. Ни Вальтер Бруно, ни тем более самолет совершенно неповинны в том, что этот замечательный перелет не состоялся. В этом повинна только капиталистическая система хозяйства. У Вальтера Бруно был прекрасный проект, но не было денег. И ни одно из капиталистических государств не взялось финансировать это предприятие. Не нашлось и богатых меценатов, обычно приходящих на помощь в таких случаях.

Дальше благих пожеланий дело не двинулось вплоть до 1923 года, до тех пор, пока выдающийся полярный исследователь Руал Амундсен не попытался на практике осуществить идею дальних перелетов в Арктике. Его самолет «Юнкерс» был доставлен в бухту Уенрайт (Америка). Оттуда Амундсен рассчитывал вылететь на Шпицберген через Северный Ледовитый океан. К сожалению, во время пробного полета самолет потерпел аварию, и перелет не состоялся.

Более счастливым оказался швейцарский летчик Миттельгольцер. Тем же летом он вылетел со Шпицбергена на металлическом гидросамолете «Ледяная птица», в течение шести часов сорока минут кружился над Шпицбергеном и благополучно опустился на него, покрыв расстояние около тысячи километров.

В нашей стране после Нагурского первый полет на самолете в Арктике был проведен только в 1924 году. Энтузиаст полярной авиации летчик Чухновский совершил летом этого года несколько полетов над Новой Землей с целью аэрофотосъемки и ледовой разведки. На опыте этих полетов был составлен план использования самолетов в Советском секторе Арктики. С этого времени начинается расцвет полярной авиации в нашей стране.

Самолет долго использовывался в Заполярье главным образом для ледовых разведок и разведок лежбищ морского зверя. Старые моряки скептически относились к новой идее, не верили в самолет и его значение для арктических плаваний. Капитаны многих судов считали самолет на борту лишней обузой, не ладили с летчиками, третируя их как белоручек и профанов в морском деле. К счастью, это продолжалось недолго.

По мере того как полярные летчики овладевали техникой полетов над замерзшим морем, приобретали навыки в ледовой разведке и проводке судов, скептицизм моряков испарялся и они, сами того не замечая, становились горячими сторонниками авиации. Теперь полярные моряки неохотно идут в плавание, если знают, что им придется обходиться без ледовой разведки с воздуха.

Советские летчики научились хорошо летать на Севере. Они возят грузы и пассажиров, разыскивают рыбаков, отнесенных в открытое море на оторвавшихся льдинах, привозят врачей к тяжело больным и больных к врачам, поднимают в воздух ученых и поднимаются сами с научными приборами, изыскивают и прокладывают трассы новых почтово-пассажирских линий и т. д. Последнее обстоятельство имеет большое значение не только для полярной, но и для всей гражданской авиации нашей страны. Не даром, оценивая значение экспедиционного перелета моего звена на Землю Франца-Иосифа, начальник Управления гражданского воздушного флота комкор Ткачев заявил:

«Северные перелеты, которые Главсевморпуть организует каждый год, имеют громадное исследовательское и техническое значение. Летчики СССР каждый год осваивают новые воздушные пути на Севере. Перелеты, совершаемые в различные времена года, накапливают опыт для организации регулярного воздушного сообщения с отдаленными районами Севера. Опираясь на такие исследовательского характера полеты, мы уже освоили ряд ответственных авиалиний на Севере и Дальнем Востоке».

Сейчас воздушные линии надежно связывают все сколько-нибудь значительные пункты, расположенные за полярным кругом, друг с другом и с центром страны. Общая протяженность полярных линий в 1935 году превысила девять тысяч километров.

В. П. Чкалов
Герой Советского Союза

Кабинет Севера
Областной библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

А. В. Беляков
Герой Советского Союза

Полярные воздушные линии работают регулярно. Теперь перед полярной авиацией встала более сложная, но не терпящая отлагательства задача—открытие и освоение *трансарктических* линий.

Теперь уже мало связать Арктику с центром страны, мало освоить полеты в *Арктике*. Теперь надо связать кратчайшим путем отдельные пункты Советского Союза, научиться летать *через Арктику*. Нельзя забывать и о том, что кратчайший путь из Европы в Америку проходит также через Арктику, а важнейшая воздушная линия ближайшего будущего—линия Москва — Сан-Франциско — пролегает почти прямо через Северный полюс. Таким образом сейчас перед полярной авиацией во весь рост стала проблема трансарктических перелетов.

Решением этой проблемы заняты не только полярные летчики. Используя богатейший опыт, накопленный за последние годы полярной авиацией, над этим вопросом сейчас работают виднейшие летчики и авиационные специалисты страны.

Долгое время решение проблемы трансарктических перелетов упиралось в материальную часть. У нас не было самолетов, способных, несмотря на резкую смену температур и метеорологических условий, покрыть без посадки значительные расстояния, пролететь *над всей* Арктикой.

Существует несколько понятий, которые вкладываются в слово «Арктика». Мы возьмем одно из них — то, которое принято у советских полярников, и станем называть Арктикой все земли и моря, лежащие к северу от полярного круга. Диаметр полярного круга проходит через Северный полюс и в абсолютных цифрах составляет немногим более пяти тысяч километров. Таким образом, *теоретически* нам нужен самолет, способный на большой высоте, над мешающими полету облаками и туманами, пройти без посадки пять тысяч километров. При этом самолет должен быть оборудован такими приборами, которые позволили бы летчику держать в полете правильный курс, вне зависимости от магнитного полюса, так как обычный периодический компас становится весьма ненадежным в высоких широтах.

Блестящий перелет Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова и Белякова по «Сталинскому маршруту», совершенный летом 1936 года, показал, что такой самолет у нас *есть*. «ПС-25» в труднейших условиях Арктики прошел не пять тысяч, а около девяти с половиной тысяч километров

и мог пройти больше. Этим перелетом было испытано качество материальной части, построенной целиком на советских заводах и из советских материалов, положено начало практического разрешения проблемы трансарктических перелетов.

Товарищи Чкалов, Байдуков и Беляков — новые люди в борьбе за освоение Арктики. Их дерзкий перелет был, в известной степени, неожидан для полярной авиации. Он является ценнейшим вкладом в сокровищницу опыта полярной авиации. Вместе с тем их перелет является не только мировым рекордом беспосадочного перелета в Арктике, но и труднейшим перелетом из всех, которые знала когда-либо история авиации.

Они летели по пути, указанному любимым вождем всех трудящихся — товарищем Сталиным. Недаром сам товарищ Чкалов называет свой маршрут «Сталинским» и пишет: «Имя Сталина, его забота о людях, его любовь к людям была двигательной силой в этом перелете. Сталин был почетным штурманом нашего корабля. Его имя давало нам отдых и энергию для совершения перелета».

Их путь проходил от Москвы через весь Север нашей страны, вплоть до сурового Баренцова моря, через это море до архипелага Франца-Иосифа, снова через Баренцово море, но уже по другому направлению, через Карское море до Северной Земли, затем над мало исследованной частью нашего материка — над высокими горами Якутии, через Становой хребет, через богатейший, но дикий Колымский край до города Петропавловска на Камчатке. Героический экипаж «ПС-25» превысил задание партии и правительства, опустился не в Петропавловске на Камчатке, а на тысячу с лишним километров дальше, в районе Николаевска на Амуре, покрыв таким образом расстояние в девять тысяч триста семьдесят четыре километра.

Одно только это расстояние, не считая трудностей арктического перелета, лишний раз ставит авиацию нашей родины на первое место в мире.

До 22 июля 1936 года, до посадки товарища Чкалова и его экипажа на маленьком острове Удд, кстати сказать — теперь переименованном в остров Чкалов, мировой рекорд беспосадочного перелета по прямой держали французские летчики Росси и Кодос, пролетевшие в августе 1933 года

девять тысяч сто четыре и семь десятых километра из Бенетта (США) в Райяк (Сирия).

Советские пилоты Чкалов, Байдуков и штурман Беляков побили официальный мировой авиационный рекорд, установленный в свое время французскими пилотами. Между этими двумя мировыми рекордами огромная принципиальная разница.

Французские пилоты летели на побитие рекорда на свой страх и риск. *Они шли на рекорд ради рекорда*, стремясь только к одному: заставить газеты кричать о себе, прославиться, заработать на славе кругленькую сумму и — все. Больше их ничего не интересовало и интересовать не могло. Видимо поэтому они и выбрали *наиболее легкий маршрут*, пролегающий в южных широтах, где это время года отличается устойчивой солнечной погодой.

Наши летчики далеки от подобного голого рекордсменства. Не для личной славы и выгоды добивались они разрешения товарища Сталина и советского правительства на свой перелет. Ими двигала одна мысль: отдать свой опыт и знания на помощь своей родине в важнейшем деле освоения Арктики. Отсюда и выбор маршрута. Товарищи Чкалов, Байдуков и Беляков пошли по тому пути, который сейчас наиболее важен для дальнейшего развития воздушной связи в стране. Они проложили первую трассу трансарктических перелетов, несмотря на то, что этот маршрут был наиболее труден и сулил массу опасностей как для самолета, так и для экипажа.

Трудности, с которыми пришлось встретиться во время своего перелета героическому экипажу «ПС-25», необычайно велики. Мне лично они особенно понятны потому, что я — полярный летчик и мне неоднократно приходилось не только испытывать те же трудности, но даже и пролетать в тех местах, где пролетали герои.

Самая ответственная часть «Сталинского маршрута» проходила далеко за полярным кругом. Арктика и прилегающие к ней области характерны тем, что погода здесь меняется чуть ли не на глазах. Мало того, Арктика уже давно известна как непрерывно действующая «фабрика туманов». Нетрудно представить, сколько неожиданностей метеорологического характера им пришлось встретить на своем почти десятитысячекилометровом пути. От самого Баренцова моря, например, им пришлось итти слепым полетом, не видя под собой ни земли,

ни воды. Им преградили путь трехярусные облака. Налетевший циклон покрыл льдом крылья самолета, и летчики дали знаменательную радиограмму: «Мы убедились сегодня в коварстве Арктики, какие трудности она несет. Неуклонно выполняем сталинское задание. Трудности нас не пугают». Тем не менее — долгие часы вести самолет слепым полетом при встречном ветре, достигающем семидесяти километров в час, под силу немногим.

На последнем участке пути коварная Арктика применила против смелых советских летчиков свое самое сильное средство — обледенение. Это страшный враг самолета. Страшный потому, что мировая авиация еще не знает настоящего средства борьбы с ним. Обледенение почти всегда ведет к вынужденной посадке, а иногда и к гибели самолета...

Сквозь снежные бури и штормы, сквозь непроницаемый полярный туман и обледенение провели свою чудесную машину Герои Советского Союза Чкалов, Байдуков и Беляков. Они с честью завершили свой перелет по «Сталинскому маршруту». Это поистине небывалое событие в истории человечества стало возможным только благодаря тому, что отважные советские летчики имели в своем распоряжении прекрасный советский самолет и в совершенстве владели не только техникой пилотирования, но и техникой радио и штурманского дела.

Советская авиация завоевала новый мировой рекорд. Но он у нас не долго останется рекордом. Полярная авиация получила в свое распоряжение самолет исключительных качеств. На нем полярные летчики смогут разрешить и разрешат в ближайшее время проблему трансарктических перелетов. Великий Северный воздушный путь, по которому первым прошел самолет героев, станет трассой регулярных линий, по которым будут изо дня в день ходить самолеты рядовых полярных летчиков.

От чужеземных «Юнкерсов» с чужеземными же пилотами на борту до легендарного «ПС-25» с его героическим экипажем — огромная дистанция. И эту дистанцию наша страна пробежала в небывало короткие исторические сроки, создав за какие-нибудь десять-двенадцать лет свою первоклассную авиационную промышленность, собственные конструкции самолетов и моторов, воспитав сталинское племя летчиков, в совершенстве владеющих крылатыми машинами. Такие чудеса воз-

С. А. Леваневский
Герой Советского Союза

Г. Ф. Байдуков
Герой Советского Союза

Кабинет Севера
Библиоте
Н. Добролю

можны только в нашей стране. Так организовать дело под силу только большевистской партии, руководимой любимым вождем всех трудящихся — товарищем Сталиным.

*

Герои Советского Союза Чкалов, Байдуков и Беляков своим небывалым в истории перелетом положили начало крупнейшим достижениям, которые показала авиация нашей родины летом 1936 года. Вскоре после Чкалова, закончив свой замечательный перелет, вернулся в Москву Герой Советского Союза Леваневский со своим штурманом—орденоносцем Левченко. За месяц с небольшим они преодолели огромное расстояние в восемнадцать тысяч километров, проложив новый воздушный путь между СССР и США по маршруту: Лос-Анжелос — Сан-Франциско — Сиэттль — Джюно — Фербенск — Ном на Аляске — Уэлен — мыс Отто Шмидта — бухта Амбарчик — Булун — Якутск — Киренск — Красноярск — Омск — Свердловск — Москва.

Бóльшая часть рейса Леваневского проходила в Арктике, при неблагоприятной для полетов погоде.

Трудности преодоления сложных метеорологических условий на рядовой пассажирской машине были чрезвычайно велики. Но вооруженный недюжинным опытом полярных полетов, вооруженный знанием своей материальной части, упорный и осторожный Леваневский и его верный спутник штурман Левченко с честью вышли из борьбы и благополучно закончили свой путь.

Впервые за много лет советские летчики совершили большой эпизодический перелет на иностранной материальной части.

Для советского человека, привыкшего к тому, что крупнейшие перелеты нашей авиации совершены на самолетах и моторах отечественного производства, это звучит немного странно.

Но история перелета Леваневского несколько необычна. Ранней весной 1936 года он приехал в США, чтобы ознакомиться с современной авиационной техникой Америки. Ездил по заводам, встречался с крупнейшими авиационными специалистами и промышленниками, разговаривал с конструкторами и летчиками, обменивался мнениями с видными госу-

дарственными чиновниками и министрами. Он убедился, что в деловых кругах США царит необычайный интерес к Советскому Союзу, что наша авиация и наши летчики пользуются большим авторитетом в Америке. Леваневский, как летчик, почувствовал, что открытие прямой трансарктической линии, кратчайшим путем связывающей СССР и США, становится жизненной необходимостью и Америка ждет, когда мы сделаем первый шаг.

В недалеком прошлом как с той, так и с другой стороны было сделано несколько попыток проложить эту воздушную трассу.

Еще в 1929 году советские летчики Шестаков и Болотов с штурманом Стерлиговым на советском самолете совершили первый в истории полет из Москвы в Нью-Йорк через Дальний Восток и Аляску. Этот перелет был совершен *на пределе тогдашних возможностей нашей авиации*. Позднее, в 1933 году, по этому же маршруту летел американский летчик Джемс Маттерн. Он разбил свою машину на Чукотке под Анадырем. По поручению правительства Леваневский вылетел на помощь. С присущим ему упорством он не только разыскал разбитый самолет Джемса Маттерна, но и доставил летчика в Ном на Аляске. В прошлом году за попытку пролететь по этому маршруту заплатил своей жизнью известный американский летчик Вилли Пост. Он разбился у берегов Аляски, даже не долетев до северных окраин Советского Союза.

Несмотря на довольно «мрачное» прошлое воздушного пути из Америки в СССР, Леваневский решил пролететь по нему еще раз, несколько изменив его направление, и провести окончательное исследование трассы. В начале лета 1936 года он попросил разрешить ему такой полет и прислать для него советский самолет. При этом он подчеркнул, что никаких рекордов ставить не собирается и преследует исключительно научно-исследовательские цели. Правительство полет разрешило, но предложило лететь на американском самолете, поручив Леваневскому купить машину по своему усмотрению.

Леваневский заказал фирме «Вельти» самолет — обычный пассажирский лимузин, целиком построенный из металла, с одним мотором «Райт-Циклон» в восемьсот девяносто лошадиных сил.

Как известно, самолет строился под непосредственным наблюдением самого Леваневского, который внес в его конструкцию ряд изменений. В частности, обычный для этого типа самолетов двухлопастный деревянный винт был заменен трехлопастным металлическим, отдельные американские приборы для вождения самолета были заменены советскими и т. д.

Впервые в истории самолет должен был за один рейс пересечь американские штаты: Калифорнию, Орегон и Вашингтон, а потом Канаду, Аляску, Чукотку, Якутию и Сибирь. Маршрут Леваневского был опубликован в американской печати, которая, кстати сказать, уделяла исключительное внимание перелету. Вскоре произошли два события, свидетельствующие о громадном интересе к Советскому Союзу и его представителям, царящем в Америке. Известный полярный исследователь Стефанссон, пешком и на собаках исходивший американскую и канадскую Арктику, где проходил частично маршрут, прислал письмо Леваневскому. Указывая на трудности, которые ждут летчиков на этом пути, он предлагал более южный, более легкий, но зато и более длинный вариант маршрута.

Леваневский хорошо знает Арктику, много полетал за полярным кругом. Он широко известен как настойчивый, упрямый в полете пилот. Его не пугали трудности, и он отклонил любезное предложение Стефанссона. Вскоре после этого из Чикаго в Вашингтон к Леваневскому специально приехал Джемс Маттерн для того, чтобы «пожать руку и пожелать счастливого пути»...

В чем состояла сложность перелета Леваневского? Прежде всего в том, что его самолет мог взять на борт слишком мало — с точки зрения современной авиации — горючего, слишком небольшие расстояния мог пролететь без посадки. Да, это был не «ПС-25», способный провести в воздухе около ста часов! Затем трудности рождала сама задача рейса. Леваневскому нужно было самым тщательным образом изучить трассу и условия полета на ней. Поэтому он вполне сознательно выбрал именно такой тип самолета, который совершенно не приспособлен для трансарктических перелетов Он был вынужден рисковать собой и машиной, но все же бо́льшую часть своего пути прошел бреющим полетом под туманом и облаками. Леваневский прекрасно владеет слепым

полетом, но он почти не пользовался им. «Лететь вслепую я не хотел, — писал он. — Ведь *мы не собирались ставить никаких рекордов. Мы должны не только лететь, но изучить наш путь*». И действительно, на всем пути от Лос-Анжелоса до Якутска экипаж вел хронологические наблюдения, изучал условия посадок, температуру воздуха, влажность, количество осадков и т. п.

Со стороны метеорологических условий перелет Леваневского следует признать очень тяжелым. Значительную часть пути ему пришлось пройти бреющим полетом, едва не касаясь поплавками воды или прибрежных скал, приходилось садиться в море на большую волну и подолгу сидеть на месте, ожидая подходящей для взлета погоды.

Для трансарктических перелетов нужны самолеты типа «ПС-25», располагающие большим радиусом действия. На самолетах с относительно небольшим радиусом действия — а машина Леваневского относится к их числу — очень трудно бороться с постоянно меняющейся погодой Заполярья. Поэтому в высоких широтах и считается наиболее трудным перелет с частыми посадками. Ведь летчику особенно важно иметь хорошую погоду в местах взлета и посадок. Лететь при плохой погоде не так уж страшно: мы, советские летчики, неплохо владеем слепым полетом. Но зато взлететь или сесть, не покалечив самолета, при плохой видимости, в шторм или в туман, крайне трудно.

Этот полет стоит много рекордов. Ведь всего несколько лет назад мы не смели даже мечтать о перелете по маршруту Леваневского, считая трудности его непреодолимыми...

Не успел телеграф разнести весть об этом изумительном рейсе, как советская авиация заставила вновь заговорить о себе весь мир: завершил свой перелет Герой Советского Союза Молоков.

Он первый проложил воздушный путь по всему северному побережью нашей страны, провел свою машину от Красноярска до Камчатки, и с Камчатки, через Командорские острова по побережью Чукотки на остров Врангеля, через бухту Тикси, мыс Челюскина, остров Вайгач, и Архангельск — до Красной столицы. Весь этот огромный путь, общим протяжением в двадцать пять тысяч километров, проделан на двухмоторной, цельнометаллической летающей лодке, снабженной советскими моторами «М-17».

И. П. Мазурук
Герой Советского Союза

Архангельская
Областная
библиотека
им. К. А. Добролюбова

В. С. Молоков
Герой Советского Союза

22 июня 1936 года товарищ Молоков поднялся над Красноярском и взял курс на северо-восток. В этот день был начат замечательный рейс, по своей протяженности не имеющий равных. *И тем не менее, это был не рекордный, а рядовой оперативный полет.*

Перелет был организован для выполнения двух задач: авиационной и хозяйственно-политической. Первая заключалась в том, чтобы пройти с востока на запад по всей трассе Великого Северного морского пути, проложить путь для регулярных воздушных рейсов по этому маршруту. Над разрешением ее работал экипаж летающей лодки — пилот Василий Молоков, штурман Алексей Ритслянд, бортмеханик Григорий Побежимов и его помощник Владимир Мишенков. Выполнение второй задачи — проверки работы хозяйственных и партийных организаций Арктики — ложилось на плечи находившихся на борту самолета работников Политуправления Главсевморпути.

Инспектируя работу крупнейших полярных станций Главсевморпути, расположенных по маршруту перелета, они провели обмен партийных документов у коммунистов-зимовщиков, ознакомились с рядом арктических строек, зимовок, культбаз и факторий. Особенно большая работа была проделана на острове Врангеля.

Всей стране известно гнусное дело бывшего начальника острова Врангеля Семенчука и его компании. Пролетарский суд до конца разоблачил и жестоко покарал врагов, обманным путем пробравшихся на ответственнейший участок Советской Арктики и пытавшихся там возродить политику царских колонизаторов.

Самолет товарища Молокова привез на остров Врангеля первых людей, разъяснивших подлую сущность «семенчуковщины». До тех пор, отрезанные сотнями и тысячами километров моря и снежных пустынь Чукотки от всей страны, зимовщики и коренные жители острова и о деле Семенчука, и о суровом приговоре над ним и его сообщниками знали только по отрывочным сообщениям радио.

Прилет товарища Молокова совпал с празднованием десятилетия присоединения острова Врангеля к территории Советского Союза. Участие людей с «Большой земли» в этом радостном празднике еще больше подчеркнуло политическое значение славного перелета.

Молокову пришлось совершать свой перелет в чрезвычайно тяжелых условиях. От Красноярска до Охотского побережья ему пришлось пройти на своей летающей лодке над сушей, следуя течению рек; пройти над скалистыми горами Джуг-Джурского хребта. Опытом, выдержкой и смелостью победив эти трудности, Молоков благополучно вышел к морю. Казалось, что здесь-то морская машина будет чувствовать себя в родной стихии, трудности кончились. Не тут-то было! Здесь лететь оказалось еще труднее. Приходилось брать с бою каждый километр, преодолевая обычные для этих мест штормы и туманы. Приходилось частенько лететь вслепую, не видя ни моря под собой, ни неба над собой: они были скрыты густым туманом. Только высокая летная квалификация пилота и безупречная работа штурмана позволили вести машину там, где, казалось, вести ее было невозможно.

На побережье Чукотки и дальше — вплоть до самого Архангельска — товарищ Молоков каждую минуту убеждался в правильности ледового прогноза, данного Арктическим институтом на всю нынешнюю навигацию в полярном бассейне.

Ледовая обстановка была исключительно тяжела. Многочисленные суда, следующие Великим Северным морским путем, изнемогали в непосильной борьбе с десятибалльным льдом. То там, то здесь лед оказывался победителем, крепко приковывая к месту судно.

Несмотря на то, что ледовая разведка не входила в непосредственную задачу перелета, Молоков по восьми — десяти часов летал над льдами Карского моря и моря Лаптевых, выискивая разводья и узкие проходы во льду для находящихся в безвыходном положении морских судов. И его «внеплановые» ледовые разведки сыграли немаловажную роль. Недаром на это в специальной телеграмме указал начальник Главсевморпути товарищ Шмидт, лично руководивший проводкой судов.

Несмотря на сложность метеорологических условий полета в Арктике в этом году, несмотря на тысячи трудностей, товарищ Молоков благополучно завершил свой огромный перелет и, проведя несколько дней в Москве, возвратился в Красноярск, заключив тридцатитысячекилометровый круг и значительно перевыполнив полученное задание. Все это свидетельствует о том, что наша советская авиация располагает

исключительными кадрами и возможностями, свидетельствует о том, как велика ее роль в важнейшем деле освоения Арктики...

Освоение Советского сектора Арктики идет большевистскими темпами. Сейчас можно смело сказать, что девяносто процентов ее территории обследовано более или менее детально, а значительная часть освоена в буквальном смысле этого слова. В Арктике осталось единственное место, где никогда не был человек — ее сердце — Северный полюс. Об освоении этой точки, этого самого загадочного места на земном шаре мечтает не один десяток летчиков. Они страстно хотят долететь до сердца Арктики и опуститься на нем. И я верю, что этот перелет будет осуществлен силами советских пилотов.

Наши летчики пойдут к сердцу Арктики не ради нового мирового рекорда. Рекорд — сам по себе, от него мы не откажемся. Но главное не в нем. Главное — в проведении большой научно-исследовательской работы, главное — в выполнении государственного плана освоения Арктики.

Перелетами товарищей Чкалова, Леваневского, Молокова советская авиация блестяще доказала, что наши летчики и наши самолеты могут летать *дальше* всех.

Но это не все.

Истекшее лето принесло с собой исключительные успехи и в области высотных полетов. Советские летчики доказали, что их самолеты летают не только дальше всех, но и *выше* всех, могут поднять груз *больше* всех. Я говорю о замечательных полетах Коккинаки и Юмашева.

Упорный Коккинаки стяжал себе мировую известность и славу национального героя, методически побивая один за другим мировые рекорды высотных полетов.

В июле минувшего года Коккинаки дважды побил мировой рекорд высотного полета с грузом в полтонны, установленный еще в 1932 году французским летчиком Синьорен, поднявшимся на высоту десять тысяч двести восемьдесят пять метров. Коккинаки поднял этот груз на тринадцать тысяч сто семьдесят восемь метров, превысив мировой рекорд почти на три тысячи метров. Через несколько дней он завоевал для нашей родины второй мировой рекорд высотного полета с грузом в одну тонну. И наконец 7 сентября Коккинаки опять почти на три тысячи метров превзошел результат рекордного

полета итальянских пилотов Маури и Оливари, подняв груз в две тонны на высоту одиннадцать тысяч двести восемьдесят пять метров.

Все полеты этого изумительного летчика были совершены на советском двухместном самолете «ЦКБ-26», конструкции инженера Ильюшина. И они явились первыми советскими мировыми рекордами, официально зарегистрированными Международной авиационной федерацией.

На этом не закончился перечень славных достижений советской авиации. Его продолжил летчик-испытатель майор Юмашев. Он доказал своими полетами, какие огромные неиспользованные ресурсы таятся в советских самолетах сравнительно старых конструкций. Вместе со своим борттехником Калашниковым на рядовой машине «ПС-6» товарищ Юмашев буквально за несколько дней завоевал три новых мировых рекорда высотных полетов. 11 сентября он поднялся на своем самолете с коммерческой нагрузкой в пять тонн на высоту восемь тысяч сто два метра (мировой рекорд до тех пор принадлежал французскому летчику Люсьену Купэ, поднявшему в 1934 году этот груз на высоту шесть тысяч шестьсот сорок девять метров). Через пять дней на том же самолете он поднял груз в десять тонн на высоту шесть тысяч шестьсот пять метров (мировой рекорд до тех пор принадлежал итальянскому пилоту Антонини, поднявшему в 1930 году этот груз на высоту три тысячи триста двадцать один метр). Еще через четыре дня Юмашев побил последний рекорд — поднял на высоту почти трех километров огромный груз — двенадцать тонн.

Этот рекорд поистине самый изумительный во всей истории авиации. В Спортивном своде Международной авиационной ассоциации он именуется так: «Наибольший груз, поднятый на две тысячи метров». До недавнего времени этот рекорд также принадлежал итальянскому пилоту Антонини. Еще в 1930 году он поднял на высоту две тысячи метров груз в десять тонн, пользуясь самолетом «Капрони Са-90» с шестью моторами по тысяче сил каждый. Товарищ Юмашев поднял двенадцать тонн на высоту две тысячи семьсот метров на самолете «ПС-6», снабженном всего четырьмя моторами по восемьсот сил каждый.

Полетами Юмашева пока что заканчивается список необычайных достижений советской авиации за лето 1936 года.

Достижения, показанные в этом году, — не предел наших возможностей, а лишь начало выявления их. Мы только еще начинаем приближаться к тому почетному месту, которое по праву принадлежит в мире стране социализма. Кривая достижений нашей авиации круто поднимается и будет подниматься вверх.

Рекорды, установленные советскими летчиками, знаменуют собой не только необычайный рост нашей авиационной техники, не только необычайный рост авиационных кадров, рост сталинского племени летчиков, в совершенстве владеющих этой сложной техникой, но и рост *авиационной культуры* в нашей стране. Их рекорды совершены на советской материальной части.

Это значит, что мы умеем строить свои самолеты и моторы не хуже, а лучше заграничных: они летают выше и дальше, чем заграничные самолеты. Это значит, что мы построили лучшую в мире авиационную промышленность, что она опирается на прекрасную металлургическую промышленность, дающую высококачественный металл для постройки самолетов и моторов; что она опирается на прекрасную индустрию точной механики, дающую сложные и безотказно-действующие приборы для вождения самолетов, в том числе и приборы для слепого полета; что она опирается на передовых ученых, конструкторов, инженеров и рабочих, сумевших рассчитать, сконструировать и построить такие чудесные самолеты.

А все это вместе означает, что мы, если не стали, то становимся страной передовой технической культуры, способной конструировать и строить на своих заводах и из своих материалов самые передовые, технически совершенные машины. Это не самовары царской России!

Старая Россия сотни лет плелась в хвосте всех стран мира. Трудно было найти настоящего патриота в нищей полудикой стране. Русский «квасной» патриотизм долгое время служил всеобщим посмешищем. Теперь не то! Теперь мы прочно завоевываем первенство в мире. Теперь мы — граждане и хозяева великой страны — имеем право гордиться и гордимся ее необыкновенными успехами. Мы с радостью сознаем себя настоящими патриотами своего социалистического отечества. Это чувство овладело каждым. Оно становится всесильным.

Народ стал хозяином своей жизни, своего счастья, своей

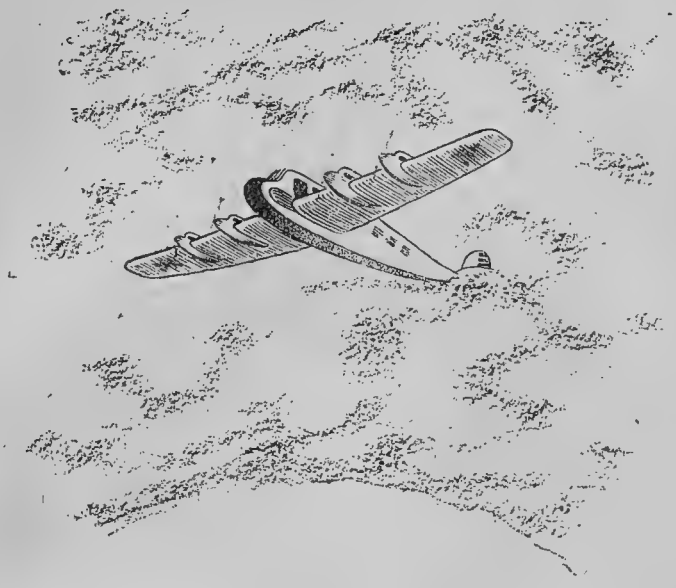
страны, стал ее подлинным патриотом. И мы, летчики, вместе со всем своим народом — самые горячие патриоты своей родины.

Мы ставим рекорды на своих гражданских самолетах. Но если понадобится, мы пересядем на боевые машины. Искусство советских пилотов велико, и мы отдадим его полностью на защиту границ своей родины.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

БУДУЩЕЕ

МЕЧТА ПИЛОТА



Я НЕ МАЛО полетал на Севере. Не раз пришлось побывать и над бескрайной тайгой Сибири, и над горными кряжами Дальнего Востока, и над снежными пустынями Охотского побережья, и над изломанным торосистым льдом Чукотского моря. В 1935 году, удачно завершив свой перелет на мыс Отто Шмидта, я убедился, что опыт полярных полетов в Восточном секторе Советской Арктики у меня скопился изрядный. Мне захотелось воспользоваться им для того, чтобы полетать в ее Западном секторе. Тут уж сама собой зародилась мысль о полете в самое загадочное место

земного шара, место, к которому уже не одну сотню лет влечет полярных исследователей всех стран и народов, — на Северный полюс...

Так впервые оформилось в мечту смутное желание, которое я носил в себе не один год. Я решил — вне зависимости от того, удастся ли или не удастся мне пойти на полюс, — по-деловому, с точки зрения летчика, продумать этот перелет во всех деталях; попытаться возможно подробнее представить себе, как этот перелет может пройти, какие трудности придется встретить пилотам и что им придется предпринимать, чтобы эти трудности преодолеть. Я решил изучить все имеющиеся на русском языке материалы исследований, проводившихся в разное время и разными людьми в районе полюса, и уже тогда, зная по книгам обстановку, приложить к этому книжному знанию свой опыт полярного летчика и посмотреть, что из этой затеи может получиться.

Помню, однажды я приехал в редакцию «Комсомольской Правды». Журналисты засыпали меня вопросами. Их особенно интересовали полеты в Арктике.

Кто-то спросил в упор:

— Куда бы вы хотели полететь сейчас, товарищ Водопьянов? Какой маршрут был бы вам наиболее интересен?

Я ответил, что для меня явились бы новыми, а потому и интересными, два маршрута:

Первый — вдоль северного побережья Азии от Архангельска до Уэлена или мыса Дежнева.[1]

Второй — полет на Северный полюс с длительным пребыванием на этой, пока еще мало изученной точке земного шара.

Мне задали новый вопрос:

— А как вы представляете себе этот перелет? Готовитесь ли вы к нему?

— Рассказывать об этом, — ответил я, — очень долго. Я лучше напишу.

И я с головой ушел в работу, зарылся в книги. Почти все лето 1935 года ушло на то, чтобы перечитать замечательные книги Фритиофа Нансена и Роальда Амундсена, прочитать вновь записки Федора Литке и Эрика Норденшельда, Роберта Пири и адмирала Бэрда, — все, что написано ими или

[1] В 1936 году по этому маршруту, только в обратном направлении, прошел Герой Советского Союза товарищ Молоков. — *М. В.*

о них, все, что написано о Западном секторе Советской Арктики и попытках достичь обоих полюсов.

Читая, я выбирал из книг все, что мне казалось важным, широко пользовался богатым опытом своих полярных полетов и, утвердившись в мысли, что *при современном развитии авиационной техники полет на полюс вполне осуществим*, решил все свои предложения изложить на бумаге. Так, для меня самого неожиданно, родилась книга, которую я назвал искренне: «Мечта пилота».

Я с любовью работал над этим рассказом. И нужно сознаться, что эта работа дала мне очень многое. Я чувствовал, как расту, работая над книгой.

Героический Нансен, настойчивый Амундсен, трагический Скотт как живые проходили перед моими глазами. Перечитывая их книги, я невольно заражался величием их подвигов, учился у них силе воли, вере в успех, не покидавших их до самой смерти.

Само собой разумеется, мне приходилось многое придумывать. Ведь я писал не о действительных событиях, а о событиях вымышленных, якобы развивающихся через несколько лет. Пришлось учитывать развитие авиационной техники и заглядывать в будущее Арктики.

Мне не хотелось, как говорится, вульгаризировать науку, но я готов встретить и этот упрек. Вероятно, найдутся строгие научные судьи, которых покоробят некоторые из моих предположений. Они усмехнутся и скажут:

— Нет, товарищ Водопьянов, не выйдет из вас академика!

— Ну и что же, — отвечу я им. — Я и не собираюсь им стать. Пока еще есть здоровье и силы, я хочу только одного: летать! Это моя любимая и родная работа.

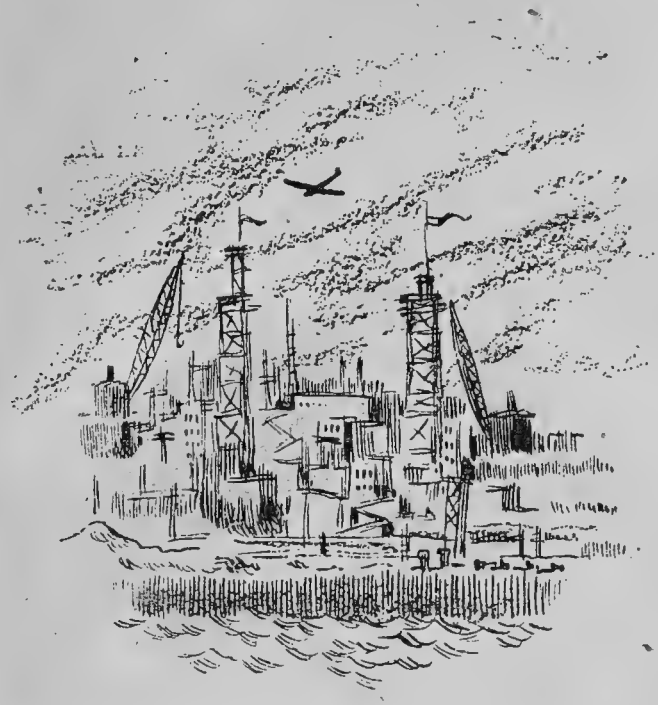
— Оправдайте появление этого рассказа, — добавлю я, — исключительно желанием учиться и быть всегда готовым ко всяким сложным и ответственным заданиям. Эта книга есть не что иное, как своеобразная психологическая подготовка летчика к будущим перелетам.

Кроме высказанных, мне хотелось в своем рассказе провести еще одну мысль, проверенную моей долголетней летной работой: *на Север надо посылать не один, а несколько самолетов и не в одну, а в разные точки одновременно*. Это даст возможность летчикам, в случае надобности, быстро притти на выручку друг другу, поддержать товарища при тяжелых

обстоятельствах. Это сделает во много раз устойчивее политико-моральное состояние полетевших людей и обеспечит успех их работы.

Теперь, когда я уже побывал в Западном секторе Советской Арктики, — сходил на Землю Франца-Иосифа и благополучно вернулся обратно, — мне хочется выразить глубокую уверенность в том, что в ближайшие годы подобные экспедиции станут обычным делом в нашей великой социалистической родине. Я уверен, что даже такая грандиозная задача, как освоение Северного полюса, станет в самое ближайшее время неотложным делом. И тогда, кто знает, быть может и осуществится мечта пилота...

НАВЯЗЧИВАЯ ИДЕЯ



МНОГИМ идея Бесфамильного казалась беспочвенной мечтой. Летчика называли мечтателем. Стенгазета аэропорта даже изобразила его спящим среди льдов и беседующим с белым медведем.

— У тебя, брат, навязчивая идея, — сказал однажды летчик Блинов, выражая этим общее мнение.

— Ни черта вы все не понимаете! — вспыхнул Бесфамильный, и на его лице отразилась самая искренняя обида. — Дайте мне самолеты, и я докажу, кто прав.

Но Бесфамильному никто не собирался давать самолетов,

и его идее было суждено еще несколько лет быть известной лишь узкому кругу товарищей.

Оставаясь во власти своей мечты, Бесфамильный продолжал аккуратно выполнять обязанности рядового линейного летчика. Он завтракал в Москве, обедал в Казани или Харькове, ужинал в Ростове или Свердловске. Почти ежедневно он видел сверху, из пилотской рубки, примелькавшиеся темные квадраты полей и лесов с проблесками озер и рек. Изученные до последнего кустика пейзажи менялись на глазах. Пролетая после небольшого перерыва снова по старой знакомой трассе, он толкал сидящего рядом механика Егорова. Старый летный спутник Бесфамильного понимающе кивал головой и, показывая на карту, разводил руками. То здесь, то там, словно мираж, возникал огромный город или грандиозная стройка на том месте, где карта отмечала еле заметную деревушку.

Стремительными темпами менялась карта Союза. Страна росла и крепла. То, что еще несколько лет назад казалось фантастическим, — осуществлялось в масштабах, значительно превышающих любую фантазию. Могучий рост техники страны социализма показал Бесфамильному, что и его мечта может воплотиться в действительность. Он решил проверить свои планы, сделать научно обоснованный расчет и добиться их реализации. На его книжных полках появились труды великих завоевателей Севера.

Засев за книги, Бесфамильный узнал, что его идея является всего лишь «авиационным преломлением» теории ледовых дрейфов, блестяще разработанной Фритиофом Нансеном. Обдумывая прочитанное, он понял корни неудач экспедиции Седова, тяжелую драму англичанина Скотта, и его любимой поговоркой стало выражение, приписываемое Амундсену:

«Я достиг полюса потому, что в числе прочего снаряжения не забыл взять с собой ножницы и бритву».

Усвоив эту мысль и поняв причины неудач великих исследователей Арктики, Бесфамильный положил в основу своего проекта три принципа: мужество, тщательность и осторожность.

Немало времени прошло, пока идея прочно легла на солидный научный фундамент. Летчику пришлось тщательно изучить все существующие карты Арктики, опыт всех пре-

дыдущих полетов и почти все научные труды на эту тему. Этим кончалась теоретическая разработка идеи. Но, прежде чем предложить свой проект, он решил испытать некоторые его детали на практике, в условиях Крайнего Севера. В 1932 году Бесфамильного по его просьбе с работы в европейской части Союза перевели на Север.

*

...В эту ночь разгулялись грозные силы Севера. Пронзительно выла пурга, гремели ломающиеся о берег льдины. В маленьком домике на острове Моржовце за стаканом чая коротали часы несколько человек, крепко спаянных узами дружбы. Посреди комнаты верхом на стуле сидел летчик Бесфамильный. Его окружали товарищи по полетам — бортмеханик Егоров, радист Шведов и метеоролог Байер. Никому из них сейчас не хотелось вспоминать о том, что всего несколько часов назад они летели над бесконечными полями битого льда, над дымящимися разводьями Белого моря...

Все внимательно слушали рассказ Бесфамильного и рассматривали вычерченную им карту.

— Вот отсюда, — ровным голосом говорил летчик, показывая карандашом место на карте, — с мыса Барроу вылетел к полюсу американец Эйельсон. На борту его самолета был лишь один пассажир — ученый Вилькинс. Примерно в этом пункте — далеко от цели — у самолета остановился мотор. Двенадцать суток летчик и ученый, покинув обломки самолета, шли пешком. На тринадцатые сутки американский миссионер встретил их в сорока пяти километрах от мыса. Это путешествие стоило Эйельсону двух пальцев на ноге и одного на руке. Все же через год он добился своего, пролетев над всей Арктикой от Барроу до Шпицбергена. Это был замечательный полет, но он мало поучителен для нас: во-первых, Северный полюс остался в стороне от пути Эйельсона, а, во-вторых, удача была чисто случайной. В следующий раз счастье изменило, и погиб этот отчаянный летчик, выручая купца Свенсона, заморозившего пушнину у берегов Чукотки. Попав в пургу, он разбился вместе со своим механиком Борландом...

«Первым попытался достичь полюса воздушным путем Амундсен. Он вылетел со Шпицбергена на двух летающих

№ 289 15

лодках. Неподалеку от полюса — на 88° северной широты — один из его самолетов вышел из строя. Пришлось прервать перелет и пойти на выручку товарищам. Отремонтировать потерпевший аварию самолет не удалось, и участники экспедиции, так и не достигнув полюса, были вынуждены на втором самолете вернуться на Шпицберген...

«Единственным человеком, которому удалось достичь Северного полюса на самолете, был американский адмирал Бэрд. Он вылетел в 1926 году с острова Шпицбергена, опередив готовившегося к полету Амундсена. К сожалению, этот перелет преследовал не научные, а рекламные цели: его финансировал Форд, имя дочери которого было написано на фюзеляже самолета Бэрда.

«Другое дело, — продолжал Бесфамильный — полеты дирижаблей «Италия» и «Норвегия». Летавшие на них ученые Амундсен и Нобиле, несмотря на кратковременное пребывание над полюсом, сделали ряд ценных научных наблюдений. Как вы знаете, экспедиция Нобиле на «Италии» закончилась трагически: дирижабль разбился, а спасшиеся участники экспедиции обязаны жизнью только самоотверженной работе краснознаменного ледокола «Красин» и наших летчиков».

Бесфамильный увлекся. Он уже ходил по комнате, едва не касаясь головой низких, почерневших от времени потолочных балок. Вокруг маленького стола, как скатертью накрытого картой Арктики, в различных позах сидели его товарищи. За этот час никто не переменил позы, никто не сказал ни слова — все были увлечены рассказом Бесфамильного. Этим людям почти ежедневно приходилось видеть суровую красоту Севера, испытывать на себе почти все, что рассказывал Бесфамильный о других. И его слова для них были полны глубокого содержания, звучали особенно убедительно.

— Многие пытались достичь полюса воздушным путем, — продолжал Бесфамильный. — Но *сесть* на самом полюсе до сих пор не удалось ни одному самолету, ни одному дирижаблю. И я пришел к выводу, что это происходило потому, что ни одна из прошлых экспедиций не была достаточно хорошо снаряжена. Это отлично понимали такие большие ученые, как Амундсен и Нансен, но недостаток средств вынуждал их итти на риск. Буржуазия не особенно-то щедра там, где она не видит прямых выгод! Летчики же типа Эйельсона шли на безрассудный риск сознательно, ибо он мог их

сделать героями, чемпионами. Их полет был рассчитан на сенсацию, на щекотание нервов их богатых покровителей. Да, я пришел к убеждению, что капиталистическим странам, которые кичатся своей культурой и цивилизацией, был и будет не под силу такой большой размах научной работы.

«Все, что было сделано до сих пор, — это не изучение Арктики. Другое дело, если снарядить такую экспедицию, которая могла бы с наименьшим риском достичь Северного полюса и провести на нем неделю-другую, поизучать полюс, подрейфовать со льдами! Это кое-что дало бы мировой науке...»

— Прекрасная идея! — неожиданно нарушил общее молчание обычно вялый и неразговорчивый Байер. — Что же, организуйте экспедицию, Бесфамильный, я охотно полечу с вами.

— В самом деле, организуй экспедицию, Миша, — весело сказал Егоров.

Бесфамильный улыбнулся и развел руками. Что он мог сказать своим друзьям, доверяющим ему ежедневно свои жизни, совершающим вместе с ним рискованные полеты над горлом Белого моря?

— Нет, ребята, до экспедиции еще далеко. Это пока еще только мечта, мечта пилота, — задумчиво сказал он, аккуратно свертывая карту.

★

Спустя год, возвращаясь с Ляховских островов, куда он доставил врача и противоцынготные средства, Бесфамильный потерпел катастрофу. Разбитого и искалеченного, его привезли в Красноярск. В больнице он скрежетал зубами от бессилия, слушая по радио сообщения о героических перелетах наших летчиков, устремившихся на помощь людям раздавленного льдами «Челюскина».

Бесфамильный немало перестрадал в эти дни. К моральным переживаниям, сопряженным с сознанием собственного бессилия в такой важный момент, прибавилась нечеловеческая боль во всем теле от бесчисленных переломов и ран. Все это надолго приковало его к постели. И только исключительно крепкий организм, железная воля, неистребимая любовь к своему делу и искусство лучших врачей, которых бросила

на помощь великая родина, снова возвратили его в ряды советских пилотов.

Два года упорной борьбы за жизнь, за здоровье, — и Бесфамильный снова сел за штурвал своей крылатой машины. Мечта попрежнему не оставляла его. Он все еще надеялся совершить полет на полюс. И эта надежда заставляла его неустанно овладевать искусством слепого полета.

Зимние ночи стали любимым временем полетов Бесфамильного. Ни шторм, ни пурга не останавливали его. Он был счастлив, когда его самолет, окутанный полосами бьющего из выхлопных труб огня, несся во тьме и освещенные фарами снежинки огненными точками били по козырьку.

Так проработал Бесфамильный еще два года. Теперь его грудь украшал орден, которым наградило его правительство за смелые полеты в любое время года и в любую погоду. Все казалось радостным, безмятежным и простым до тех пор, пока случайно (это было в 1937 году) он не прочел в газете о последних работах академика Беляйкина. Сообщение до глубины души взволновало летчика, наполнило его сердце радостью. Оно ставило его мечты на грань действительности. Теперь у него есть единомышленник. И не какой-нибудь «мечтатель», а академик, имеющий мировое имя.

В маленькой газетной заметке, словно в зеркале, Бесфамильный увидел свою мечту. И не только это! Он узнал из нее, что освоение полюса включено в план великих работ нашей родины, а раз так, значит его проект вызовет необходимый интерес, его сокровенная мечта осуществится.

Летчик написал письмо академику Беляйкину и приложил к нему свой проект. Через день он получил ответ, подписанный секретарем академика: «Проект заслуживает внимания и в самое ближайшее время, когда академик разгрузится от очередной работы, будет передан ему на рассмотрение».

*

Вечер дня своего рождения Бесфамильный решил провести дома. Взгрустнулось. Его не радовал ни веселый щебет шестилетнего сына Мишки, ни внимание жены, подарившей ему в этот день толстый сборник «Воздушные завоеватели Севера».

«Вот и тридцать пять стукнуло, — думал он. — Скоро Мишка вырастет, будет папку старенького на самолете катать».

Резкий телефонный звонок прервал его вяло бредущие мысли.

— Миша! — раздался голос жены из соседней комнаты, — тебя к телефону.

— Вспомнили, черти, — весело сказал он, входя в комнату, — наверно, кто-нибудь из ребят поздравить хочет.

— Летчик Бесфамильный? — послышался в трубке незнакомый голос.

— Да, это я...

Не веря своим ушам, Бесфамильный прослушал сообщение о том, что его проект внесен академиком Беляйкиным в правительственную комиссию.

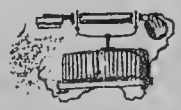
— Что, что? — переспросил он. — Неужели проект утвержден?

— Им очень заинтересовались. Приходите завтра ровно в девять. Пропуск на ваше имя выписан...

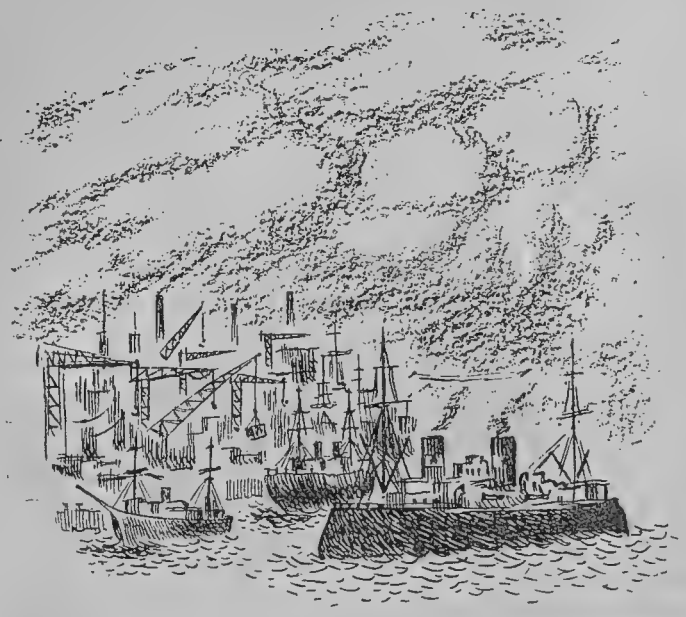
Трубка со звоном упала на блестящий рычаг телефона, а через минуту маленький Мишка вырывался из объятий танцующего отца и вопил на всю квартиру:

— Да пусти ты, папка! Пусти, говорят! У меня самолеты улетают...

Наблюдавшая эту сцену худенькая блондинка в сером домашнем платье — жена Бесфамильного — улыбалась, не зная, что этот телефонный звонок принесет ей с Мишкой немало волнений и тревог...



НА СЕВЕР!



В 1938 году Великий Северный морской путь был до конца освоен советскими мореплавателями. Архангельский порт принимал и отправлял множество судов, следовавших Большой морской дорогой. Наступил период наиболее кипучей деятельности советских ученых. В течение коротких навигационных месяцев из Архангельска на Север отправлялись десятки научных экспедиций. Прошло то время, когда проводы или встреча экспедиции были целым событием! Теперь подобные события примелькались, стали обычным, будничным делом. И тем не менее, 18 июля провожать

экспедицию академика Беляйкина и летчика Бесфамильного собралось почти все население города.

Начальником экспедиции на Северный полюс был назначен академик Юрий Давидович Беляйкин, краткое сообщение о работах которого в свое время так глубоко взволновало Бесфамильного.

Юрий Давидович был, пожалуй, самым молодым среди крупных научных работников Арктического института. Рано начав исследовательскую работу в Арктике, он скоро завоевал мировое признание своей теорией ледовых дрейфов. Ко времени своей последней экспедиции Беляйкин с гордостью носил не только почетное звание академика Советской страны, но и звание доктора наук ряда крупнейших стран Европы и Америки.

В 1938 году Арктический институт поручил Беляйкину проверить на практике свою теорию. Подоспевший проект Бесфамильного оказался очень кстати. В нем была блестяще разработана вся практическая сторона предстоящей экспедиции — как раз то, над чем уже не один месяц без заметных результатов бился академик. Словом, проект Бесфамильного удачно дополнял проект Беляйкина и стал той благодатной почвой, на которой выросла тесная дружба этих двух незаурядных людей.

Сейчас они сидели рядом в тщательно отделанной каюте нового ледокола «Иосиф Сталин», ошвартованного у причалов Архангельска. Здесь же находились все участники предстоящей экспедиции. Шло последнее перед отплытием совещание.

Беляйкин только что зачитал свой приказ № 1, в котором были изложены общие задачи экспедиции и частные задачи трех ее летных групп, возглавляемых летчиками Бесфамильным, Блиновым и Ивановым. О том, что Бесфамильный назначен заместителем начальника экспедиции и начальником ее летной части, все уже знали.

Покончив с приказом, Беляйкин добавил:

— Правительство представило в наше распоряжение первоклассную материальную часть. В самолеты, которыми командует Бесфамильный, вложено все, о чем может только мечтать исследователь Арктики. Оба наши ледокола — и «Иосиф Сталин», и «Вячеслав Молотов» — построены и оборудованы по последнему слову техники. Словом — созданы

все условия для успешного завершения экспедиции. Тем не менее, при выполнении поставленных задач нам придется преодолеть немало трудностей. Суровые условия Арктики, ее коварная погода, грозят нам тяжелыми неожиданностями. Кто знает, может быть даже не всем суждено вернуться обратно... Успешно преодолеть трудности и оправдать доверие партии и правительства мы сможем только в том случае, если руководящими принципами нашей работы будут: железная дисциплина, решительность и осторожность. Предупреждаю, что эти принципы будут мною неукоснительно проводиться в жизнь....

На этом совещание закрылось.

Начался митинг. Трибуной служил капитанский мостик ледокола «Иосиф Сталин». Еще с утра радисты установили там микрофон. Теперь каждое слово оратора было слышно каждому из тысячной толпы, густо покрывшей берег.

С трибуны, сменяя друг друга, говорили представители партийных и советских организаций города. В их речах звучало дружеское, искреннее пожелание счастливого пути.

— Мы уверены, — говорили они, — что в будущем году нам придется встречать вас победителями!

Последним выступил Беляйкин.

— Товарищи! — начал он. — Наш поход организован в основном по плану летчика Бесфамильного. Наша задача — попытаться достичь на самолетах Северного полюса, возможно дольше пробыть на нем, изучая направления ледовых дрейфов, и выяснить возможность организации там постоянной базы трансарктической воздушной линии из Европы в Америку. Кто знает, какие блестящие перспективы откроются перед Советской страной, если подтвердятся наши предположения! Мы овладеем тайнами заготовки погоды, подчиним ее общему плану нашей хозяйственной жизни. И это не утопия! Это тщательно продуманная жизненная теория. На нашу экспедицию возложена первая часть этой великой работы, которая под силу только нашей богатой родине, руководимой коммунистической партией...

Огромная толпа, собравшаяся перед ледоколом, как бы замерла, впитывая в себя каждое слово молодого академика. Однако его речь слушали не только трудящиеся Архангельска. С борта ледокола она передавалась по радио во все уголки земного шара.

— Товарищи, — продолжал Беляйкин. — Мы расстаемся с вами на долгий срок. Один из наших ледоколов — «Вячеслав Молотов» — отправится отсюда на остров Шпицберген. Там, под руководством летчика Блинова, организуется первая база наших полетов к полюсу. На ней будут находиться два самолета: трехмоторный «Г-1» с экипажем в пять человек и одномоторный «П-6» с экипажем в два человека.

«Бо́льшая часть членов нашей экспедиции на втором ледоколе — «Иосиф Сталин» — отправляется на Землю Франца-Иосифа, в бухту Тихую. Там, в нашем полярном советском городке, остальные летно-технические силы экспедиции будут разделены на две части — летную группу Бесфамильного и летную группу Иванова. Бесфамильный будет располагать четырехмоторным самолетом «Г-2» и одномоторным «В-45». В распоряжении Иванова также будут находиться два самолета, но меньшей мощности: двухмоторный «З-1» и одномоторный «П-6».

«Выполнение задачи экспедиции начнут самолеты Иванова. Сразу же после прибытия ледокола на Землю Франца-Иосифа они отправятся на север, где проведут ряд экспериментальных полетов. Цель этих полетов — подготовка к выполнению основной задачи группы: организовать промежуточную базу, обеспечивающую с наименьшим риском полет Бесфамильного и Блинова на Северный полюс. База эта должна находиться, примерно, на восемьдесят пятом градусе северной широты, между тремя точками: полюс — остров Шпицберген — Земля Франца-Иосифа. Весной, с наступлением первых светлых дней, группы Бесфамильного и Блинова из двух точек одновременно вылетят на полюс. . .»

Охарактеризовав главнейших участников экспедиции, Беляйкин закончил:

— С нами отправляются крупнейшие представители науки. В нашей экспедиции собраны лучшие авиационные силы. Мы вооружены передовой советской техникой. Словом, мы имеем все условия к тому, чтобы на сто процентов выполнить задание. И от имени всех участников похода заверяю, что все мы горим желанием выполнить его как можно лучше. Решение наше твердо и непоколебимо.

— До свиданья, товарищи, до свиданья! . .

Под торжественные звуки «Интернационала» оба ледокола двинулись к выходу в море. На мостике ледокола «Иосиф

Сталин», окруженный летчиками, стоял начальник экспедиции академик Беляйкин. Его рука слегка касалась козырька форменной фуражки.

★

Через день, выйдя в Баренцово море, ледоколы расстались. «Вячеслав Молотов» взял курс на норд-вест, направляясь к Шпицбергену. «Иосиф Сталин» продолжал свой путь к Земле Франца-Иосифа. Борта обоих судов облепили люди. Они махали фуражками, платками, кричали, желая друг другу доброго пути.

Ледоколы быстро расходились. Разбредались по своим каютам люди. И только летчик Иванов долго не отходил от борта, удерживая в поле зрения своего бинокля маленькую фигурку в кожаном пальто. Ему было жаль расставаться с Аней Бирюковой, бортмехаником самолета Блинова. И ему было непонятно, почему рядом с ней, странно близко, почти прижавшись, стоит метеоролог Грохотов. Что-то похожее на досаду почувствовал Иванов в эти минуты...

★

Ледокол «Иосиф Сталин» шел полным ходом. Ветер свежел. Начиналась качка. И как ни странно, ее первыми жертвами стали глава экспедиции Беляйкин и летчик Бесфамильный. Оба позеленели, увяли, но пытались делать вид, что «все в порядке».

— Чорт знает что такое! — возмущался Бесфамильный.— Кажется, немало мне приходилось летать за свою жизнь, в каких только переделках я не был. Бывало по двести метров вверх и вниз бросало, и никогда ничего подобного не случалось. А тут вот — на тебе!..

Тяжело приходилось и Беляйкину. Но ветер, как на зло, крепчал, и качка усиливалась. Ледокол бросало не меньше, чем на сорок пять градусов. По совету врача, Беляйкина и Бесфамильного уложили в постели.

Вскоре морской болезнью заболело еще несколько участников экспедиции, но большинство хорошо переносило качку.

Качка прекратилась только к вечеру второго дня. Беляйкин и Бесфамильный вылезли из своих кают, но ужинать не стали.

Радиостанция ледокола непрерывно поддерживала связь с Москвой, бухтой Тихой и ледоколом «Вячеслав Молотов». Почти все успели послать радиограммы своим родным и получить ответы. У летчика Иванова родных не было. Он послал радиопривет Ане Бирюковой, но ответа не получил...

Чистая вода уступила место мелкому битому льду, а его сменили тяжелые, толстые льдины. Но мощный ледокол, форсируя льды, попрежнему легко продвигался вперед.

Дни проходили за днями в утомительном однообразии. Вокруг расстилалась белая пустыня громоздящихся друг на друга льдин, то там, то здесь прерываемая черными полосами разводий. Однообразие настолько утомляло, что приуныли даже записные весельчаки, вроде сопровождающего экспедицию журналиста Уткина. Наконец судьба сжалилась над участниками экспедиции и послала им неожиданное развлечение.

— Справа по борту медведи! — крикнул радист Слабогрудов.

Все бросились к борту. Действительно, далеко впереди ледокола на белом фоне льдов можно было различить два желтых комочка.

Люди оживились. Рьяные охотники бросились вниз за винтовками. Но их радость чуть было не потухла после скептического замечания капитана.

— Где вы нашли медведей? — спросил он. — В этих водах уже года два никакой живности не встречается...

Ледокол быстро приближался к заинтересовавшим всех желтым комочкам. Расстояние уменьшалось с каждой минутой. Скоро все ясно увидели двух огромных медведей, поднявшихся на задние лапы. Сомнений как будто больше не могло быть, но капитан продолжал недоумевать:

— Откуда здесь медведи! Неужели их до сих пор не распугали чуть не ежедневно проходящие суда?

Кто-то остроумно разрешил сомнения капитана:

— Да это не наши, не советские! Они, наверное, из норвежского сектора пришли. У них потише...

Медведи внимательно смотрели на приближающийся ледокол. Лишь только после того, как выдавливаемые им ледяные поля стали перемещаться, оба зверя бросились наутек.

Чтобы избежать беспорядочной стрельбы, Беляйкин разрешил стрелять только двоим: метеорологу Байеру и гидрографу Семенову. Оба немедленно промазали.

— Нечего сказать, снайперы! — засмеялись кругом.

— Дайте мне, — заявил Иванов.

Он быстро прицелился и нажал спуск. Медведь помотал головой, но продолжал бежать. Вторая пуля покончила его расчеты с жизнью.

Раздался еще выстрел. На этот раз Семенову повезло. Его пуля ранила второго медведя в спину.

— Постой, не порть шкуры, — отстранил неудачного стрелка Иванов и выпустил третью пулю.

Он целился в голову и попал.

Меткий стрелок был награжден громом аплодисментов.

«В любви не везет, так зато хоть стрелять умею», грустно подумал Иванов...

На другой день впереди по курсу показалась черная гористая полоса Земли Франца-Иосифа. Держа курс на остров Гукера, ледокол вошел в спокойную, чистую от льда бухту Тихую.

*

Экспедиция прибыла на Землю Франца-Иосифа в конце июля — в самом теплом месяце этих мест. Средняя температура этого «самого теплого» месяца чаще всего равнялась нулю.

Оборудованный радиопеленгатором, ледокол «Иосиф Сталин» без лоцмана вошел в бухту Тихую и бросил причалы у новенькой пристани советской колонии. На берегу бухты раскинулся целый городок: несколько десятков стандартных деревянных домиков, салотопенный завод, электростанция. Новому человеку бросалось в глаза высокое здание клуба и поднимающиеся в небо мачты правительственной радиостанции. Здесь, добывая моржа, белуху и нерпу, постоянно живут советские колонисты-промышленники. Каждый год они принимают в свою семью группу ученых-зимовщиков, ведущих неустанные наблюдения за капризной погодой Арктики.

Над островом Гукера ярко сияло незаходящее солнце. Ему недолго осталось властвовать. Через пару месяцев и остров, и всю Землю Франца-Иосифа покроет непроглядная тьма долгой полярной ночи, изредка оживляемой чудесными вспышками северного сияния. Наступит зима, суровая и длительная: в году здесь насчитывается всего двадцать безморозных дней! Только что проглянувшая земля снова покроется тол-

стым слоем снега. И над затерявшимся в безбрежном океане льдов клочком земли запоют свою буйную песню штормовой ветер и его верная подруга — снежная пурга...

До наступления полярной ночи ледоколу предстояло пробиться как можно дальше на север, чтобы дать возможность группе Иванова совершить несколько экспериментальных полетов. Начальник экспедиции очень дорожил временем, поэтому на ледоколе сразу же был объявлен аврал. Нужно было выгрузить на берег два самолета летной группы Бесфамильного, авиационный бензин и продовольствие.

Весело и энергично работали все — от рядового матроса до капитана. К вечеру на берегу выросла огромная груда ящиков.

По времени суток должна была наступить ночь, но над бухтой попрежнему сияло солнце. Светло как днем! Прервав аврал, эту «ночь» участники экспедиции провели на ледоколе, оставив дежурных на берегу.

Утром аврал возобновился. Принялись за самое ответственное дело — за выгрузку самолетов. Немало труда надо было потратить, чтобы снять с ледокола фюзеляж четырехмоторного «Г-2» — махину весом в несколько тонн. Все же к полудню фюзеляж покоился на берегу, установленный на подпорках.

Механик Егоров заботливо осматривал тело своей машины, отгоняя назойливых ребятишек:

— А ну, не мешайте... Не лезьте!..

Но ребята лезли, и избавиться от них не было никакой возможности.

— Да здесь кухня! — вдруг закричал один из них.

Воспользовавшись тем, что Егоров был занят, он добрался до иллюминатора и заглянул в него. Вмиг все ребятишки, толкая друг друга, устремились к иллюминатору.

Паренек не ошибся. В конце фюзеляжа самолета Бесфамильного была действительно устроена маленькая плита. С помощью аккумуляторов на ней можно было разогреть консервы или сварить кофе. Конструктор предусмотрел эту мелочь, зная, сколько сил сохранит пассажирам самолета стакан горячего кофе во время полета над ледяными просторами Арктики, во время длительной стоянки на полюсе...

Кухня быстро надоела ребятам, и, перебираясь от иллюминатора к иллюминатору, они сделали немало интересных

открытий. Висящие на резиновых амортизаторах аккуратные лакированные ящики рации на них не произвели особого впечатления. Зато бурю восторга вызвала «спальня» — пассажирская кабина самолета с шестью откидными койками.

Многомоторные самолеты экспедиции были рассчитаны не только на полеты, но и на зимовку в Арктике. Перед тем как направить машины в экспедицию, их заново переоборудовали по чертежам Бесфамильного и под его руководством. И теперь, представляя собой снабженные всем необходимым жилища, они обеспечивали участникам экспедиции максимум удобств для работы в любых условиях. Немудрено, что ребята с Земли Франца-Иосифа так восторженно отнеслись к такому самолету. Да что ребята! Видавшие виды взрослые жители полярного городка с не меньшим удивлением рассматривали самолет Бесфамильного. Гордый своей машиной, Егоров с удовольствием отвечал на многочисленные вопросы.

— Мощность? — повторял он вопрос и сейчас же отвечал: — Мощность, товарищи, серьезная — больше трех тысяч лошадиных сил. Четыре мотора по восемьсот сил каждый... Поднять сколько может? Около десяти тонн.

В это время с берега, где продолжалась разгрузка ледокола, раздался крик. Несколько минут спустя к Егорову подошел Уткин. Пальцы на его правой руке были забинтованы, и он бережно нес руку на груди.

— Что с тобой?

— Да вот, первой жертвой Арктики стал — ящиком отдавило.

— Совсем?

— Нет, доктор сказал, что пустяки.

— Ну, раз доктор так говорит, значит дело крематорием не пахнет, — успокоился Егоров. — А как там с крыльями и моторами?

— Уже на берегу...

Как бы подтверждая слова Уткина, из-за угла ближайшего дома показались увязающий в береговой гальке трактор и группа людей, тащивших волоком заключенное в деревянные формы огромное крыло. Люди помогали буксующей машине.

— Ра-азом взяли!.. Еще взяли!.. — покрикивал Слабогрудов, упираясь плечом в деревянную обшивку крыла.

Рядом с ним трудился Беляйкин. Он ежеминутно поправлял мешавшее пенсне и вытирал выступавший на лице пот.

К вечеру крылья были прочно укреплены рядом с фюзеляжем.

— Покойся, милый друг, — произнес Егоров, закутывая брезентом свой самолет. — Скоро тебя засыплет снегом, и будешь ты спать без просыпу всю долгую зиму...

*

После ужина участники экспедиции, моряки ледокола и почти все население городка собрались в зале клуба. Здесь Беляйкин огласил свой приказ № 5, от 31 июля 1938 года:

«Объявляю следующий план дальнейших работ нашей экспедиции:

§ 1

На рассвете 1 августа ледоколу «Иосиф Сталин» отправиться на север, приняв на борт экипажи самолетов «З-1» и «П-6». Летчикам Иванову и Титову подготовить материальную часть к полетам.

Задача ледоколу: пробиться до максимально высокой широты и, встретив подходящую для взлета льдину, выгрузить на нее оба самолета.

Задача летчикам: имея базой ледокол, совершить первый разведывательно-тренировочный полет, достичь 85 градуса северной широты, совершить посадку, выяснить ледовую обстановку и вернуться на ледокол.

По выполнении поставленной задачи самолетам погрузиться на ледокол, а ледоколу вернуться для зимовки в бухту Тихую.

§ 2

Утверждаю следующий состав экспедиции:

1. На самолете «З-1»: летчик *Иванов* (он же командир звена), штурман-радист *Фунтов*, бортмеханик *Дудоров*, метеоролог *Вишневский* и гидролог *Семенов*.

2. На самолете «П-6»: летчик *Титов* и бортмеханик-радист *Кищ*.

§ 3

Руководить экспедицией буду лично я. Мое местонахождение — борт ледокола «Иосиф Сталин».

§ 4

На остающегося в бухте Тихой летчика Бесфамильного возлагаю задачу постройки домов, а также разработку плана работ на зимний период».

Зачитав приказ, начальник экспедиции решил, воспользовавшись удобным случаем, изложить и общий план практических работ экспедиции.

— Многие могут задать вопрос, — начал он, — почему, мол, экспедиция не пытается достичь полюса сейчас же, в оставшиеся летние дни? А только потому, — отвечу я, — что мы прибыли сюда не для сенсации, а для серьезной научной работы. Мы не собираемся изобразить из себя «героев на час» и ставить «мировые рекорды». Нет! Нам родина поручила начать серьезную работу по изучению самого таинственного места земного шара — полюса. Наскоком, в несколько дней, такой задачи не выполнишь.

«Все вы, конечно, знаете, что в этих широтах наилучшим в аэронавигационном отношении временем года является весна — март, апрель и начало мая. Несмотря на то, что средняя температура в апреле восемнадцать — двадцать три градуса, а в мае девять-десять градусов ниже нуля, на эти месяцы приходится наибольшее в году количество ясных дней. Летние же месяцы изобилуют туманами. Кроме того именно весной здесь складывается наиболее благоприятная обстановка для работы самолетов: все неровности льдов сглаживаются выпавшим и затвердевшим за зиму снегом.

«Может также явиться и второй вопрос: «Почему наша экспедиция отправилась на Землю Франца-Иосифа так поздно? Почему мы не могли прибыть раньше, в феврале например?» Опять же потому, что зимой ледокол не в состоянии пробиться сюда, а без ледокола, без хорошей базы, самолеты не могут хорошо работать. Следовательно, чтобы максимально использовать весну, надо обязательно здесь зимовать, что мы и намерены сделать.

«Завтра наш ледокол пойдет на север. Он поможет летчику Иванову произвести разведочные полеты на восемьдесят пятом градусе северной широты, выяснить возможность посадки тяжелого самолета на случайную льдину и бернется сюда зимовать. После зимовки, с первыми светлыми днями, Иванов полетит в разведанное им место и организует там базу. Опираясь на сообщения базы, летчики Бесфамильный отсюда, а Блинов — со Шпицбергена, взяв на борт ученых, спокойно, без излишнего риска, полетят на полюс. Их задача: опуститься на полюсе и сидеть там ровно столько, сколько потребуется ученым для их работы. Большие самолеты в это время будут служить им хорошим жилищем, а на маленьких они могут вылетать на ближние разведки...»

Все присутствовавшие на этой неожиданной лекции академика Беляйкина с интересом слушали его спокойную, уверенную речь. Даже участники экспедиции только сейчас, находясь на пороге Арктики, до конца поняли величие поставленной перед ними задачи, до конца поняли громадную принципиальную разницу, которая существовала между их экспедицией — экспедицией Советской страны — и десятками экспедиций капиталистических стран, уже побывавших здесь. Им предстояло совершить небывалое в истории по размаху научной мысли дело — изучить и освоить Северный полюс. И это делалось спокойно и хладнокровно, без барабанного боя, без намека на сенсацию! Заранее предусмотрена всякая мелочь, и над всем главенствует одна мысль: чего бы это ни стоило — заботиться о людях, убить в корне всякую возможность безрассудного риска, создать все условия для спокойной, а главное — безопасной работы. В применении к подобной экспедиции это звучало парадоксом, и тем не менее это было именно так.

НА ДРЕЙФУЮЩЕЙ ЛЬДИНЕ

На рассвете 1 августа 1938 года ледокол «Иосиф Сталин» отправился в тяжелый путь. Перед ним расстилался широкий, как море, Британский канал. Он был почти свободен от льда. Грудь могучего ледокола легко рассекала его черные волны. Вдали, на востоке, словно шпили готических зданий, рисовались серые громады скал. Острова Луиджи, Сальсбюри, Джексона и десятки других уплывали назад.

С каждым часом становилось холодней. Ощущалось, как с севера непрерывно нарастает ледяное дыхание полюса. Вот и

первые льдины, как часовые, выросли на горизонте. Ближе и ближе. Вот уже ледокол, пробиваясь через сплошное ледяное крошево, упрямо идет вперед, ни на один румб не меняя курса. Времени мало, а прямая — кратчайший путь.

Три дня и три ночи в небе бессменно сияло солнце. Три дня и три ночи пробивался ледокол на север. Теперь перед судном стала сплошная отвесная стена векового льда. Ледоколу уже с большим трудом удавалось продвигаться вперед, итти разводьями, то и дело меняя курс. И только 5 августа, достигнув 83 параллели, он признал себя побежденным, воткнувшись форштевнем в огромное гладкое ледяное поле. Машина была бессильна.

Тогда начался второй аврал. Люди бросились выгружать и собирать самолеты. Даже только что сменившиеся с вахты кочегары — и те приняли участие в этом авралe. Но Беляйкин сразу же снял с работы Иванова и Титова: им предстоял полет, и они должны беречь силы.

К утру оба самолета, готовые к полету, стояли на ледяном поле. Участники экспедиции переносили на самолеты продовольствие, инструменты и научные приборы. Все делалось быстро и точно, без шума и суеты. Беляйкин по записке проверял имущество.

— Где спальные мешки? — спрашивал он. И, когда руководивший выгрузкой Дудоров находил мешки, Беляйкин просил показать ему полярную одежду и шелковые палатки, а найдя их, разыскивал примусы, необходимые для подогрева моторов и кабины самолета на стоянке.

Так вещь за вещью было проверено все имущество, которое должно находиться на самолетах. Полет был настолько тщательно продуман, что даже вынужденная посадка с поломкой обеих машин не грозила гибелью людям: они могли вернуться на взятых с собой ездовых собаках.

По часам — раннее утро. На льдине — тихий солнечный день. Которые сутки продолжается он? Это никого не интересовало. Важно было другое: восточный ветер разогнал последние остатки тумана и вылетать можно было хоть сейчас.

Начальник экспедиции еще раз проверил, насколько хорошо усвоил свою задачу весь экипаж, и в десять часов утра дал старт. Тяжело опираясь на лыжи, «З-1» побежал по ледяному аэродрому. За ним несколько справа поднимался «П-6» летчика Титова.

Беляйкин тревожно следил за взлетом, но самолеты оторвались от земли и поднялись безукоризненно.

Делая прощальный круг, летчики и механики тщательно проверяли свои машины. Радист самолета «П-6» Киш выпустил антенну и связался по радиотелефону с самолетом Иванова. Одновременно он прислушивался к звуку работающего мотора. Опытное ухо не уловило ничего подозрительного.

Проверив работу своих приборов, Иванов приказал радисту связаться с «П-6» и спросить его о готовности продолжать полет. Но Фунтов, как оказалось, не терял времени даром. Он уже разговаривал с Кишем и в ответ на приказание командира доложил ему:

— У них все в порядке.

— Прикажите Титову держаться справа от меня. Передайте ледоколу, что мы легли на курс.

*

Ярок солнечный день. По небу плывут редкие облака. Видимость отличная. Ничто не мешает Иванову управлять своей машиной. На нем нет традиционной кухлянки, лицо не закрыто неудобной меховой маской. Да и нет необходимости в связывающих движение теплых меховых одеждах. В полете кабины самолетов хорошо согревали отработанные газы мотора, а на стоянке можно было включить специальный отеплитель, работающий от простого примуса.

Рядом с Ивановым в пилотской рубке расположился плотный, кряжистый Дудоров. Он не был рядовым механиком. Немало ценных изобретений и рационализаторских предложений подарил он своему любимому воздушному флоту. Примененные на практике, они облегчали работу пилотов и бортмехаников. Вот, например, сейчас, в этом полете, благодаря одному из предложений Дудорова летчики были совершенно спокойны за свои моторы. Им не страшен мороз! В радиаторы налита незамерзающая смесь дудоровского изобретения. Эта смесь — обычная вода с добавлением небольшого процента специального состава, надежно предохраняющего ее от замерзания. В этой надежности и заключалась важность дудоровского изобретения.

Дудоров следил за термометрами. Температура моторов была именно той, о которой мечтает механик в Арктике.

— А сколько споров было! — вспоминал он, прислушиваясь к ровной работе моторов.

«Только на моторах воздушного охлаждения можно летать в Арктике», говорили сторонники воздушной системы. Они резонно ссылались на неудобства применения радиаторов и воды в полярных условиях. Они упоминали о сложности подогрева воды, о необходимости выпуска ее на стоянках из-за опасности замерзания и разрыва системы. Но и предлагаемые ими моторы воздушного охлаждения были также далеко не идеальны для Арктики. У них был недостаток: в полете замерзали и отказывали карбюраторы. И только после того, как Дудоров изобрел надежную незамерзающую смесь, стала возможной вполне безопасная эксплоатация радиаторных моторов в Арктике.

Со скоростью двести пятьдесят километров в час самолеты уверенно шли на север. Вверху — прозрачная голубизна неба, внизу, — сколько хватал глаз, — расстилалась бескрайняя белая пустыня. Иванову казалось, что его машина плавно скользит по невидимым рельсам, и, доверив управление «автопилоту», он не мог оторвать глаз от развернувшейся внизу картины. «Автопилот» точно вел самолет по заданному курсу.

Ничем не нарушалось спокойное движение. Даже стрелки многочисленных приборов «З-1», оборудованного всем необходимым для слепого полета, как бы застыли. Беспокойно рыскали по циферблату только стрелки обоих магнитных компасов. Они чувствовали неуклонное приближение своего хозяина-полюса, окруженного невидимыми вихрями магнитных бурь. Но на них Иванов обращал мало внимания. Здесь были бесполезны эти приборы, бесценные во всех местах земного шара. Здесь их с успехом заменяли жироскопический и солнечный компасы. Последний считали самым надежным, но и он страдал серьезным недостатком: для его показаний необходимо солнце. Когда оно закрыто, солнечный компас превращается в бесполезную игрушку. Недаром самым надежным средством, контролирующим показания всех компасов самолета, Иванов считал установленный на ледоколе радиомаяк. Вшитые в шлем летчика маленькие наушники неустанно передавали его показания.

Полет был экспериментальным во всех отношениях. Во время его Иванов не только знакомился с ледовой обстанов-

кой тех мест, где через несколько месяцев ему предстояло организовать базу великих перелетов Бесфамильного и Блинова, но и проверял в реальных условиях проверенные сотни раз в лабораториях многочисленные приборы самолета.

Перед полетом Иванов особенно опасался за радиомаяк ледокола. Начиная серию ответственных полетов, он ничего не хотел принимать на веру. Во время экспериментального полета он решил возможно тщательнее проверить работу маяка.

— Одно дело — береговая рация, — рассуждал он, — другое — наша пловучая, на ледоколе...

Сейчас Иванов с удовлетворением слушал непрерывные и равномерные сигналы радиомаяка ледокола. Он попробовал уйти немного влево от намеченного курса. Маяк чутко реагировал на это затуханием буквы «А». Выравняв самолет и несколько минут пролетев по заданному курсу, Иванов круто взял вправо. Немедленно потухла буква «Н». Возросшая слышимость буквы «А» резала ухо. Иванов несколько раз проверял работу радиомаяка и остался доволен ею. Как видно, маяк не подведет.

Спокойный полет и тепло располагали к работе всех, кто находился за треугольной дверью, ведущей из пилотской рубки в просторную пассажирскую кабину самолета.

Гидролог Семенов как бы прирос к окну со своим блокнотом. Он, как книгу, читал сменяющиеся под самолетом льды. И по мере того как менялся характер льдов, росло количество торопливых записей в его блокноте.

— Замечательная штука самолет! — делился он своей радостью с метеорологом Вишневским. — Ведь сколько потребовалось бы времени и лишений, чтобы пройти пешком две сотни километров по этим льдам? Да и что бы я увидел? Пятнадцать квадратных метров у себя под ногами! А с самолета я хорошо вижу десятки квадратных километров и за один час успел составить целую таблицу изменения характера льдов между восемьдесят третьей и восемьдесят четвертой параллелями! Мне даже удалось зарисовать характерные очертания разводий и их расположение относительно севера...

Вишневский втайне считал себя старым «полярным волком» и теперь работал молча, не разделяя восторгов Семенова. В свое время ему пришлось совершить не один десяток полетов, осваивая самую длинную в мире полярную линию Архангельск — Владивосток. Не обращая внимания на то,

что творилось внизу, он заботливо укладывал разбросанные по кабине вещи.

В переднем углу кабины, у входа в пилотскую рубку, возился у своей рации штурман и радист самолета Фунтов. Его в шутку звали «центральной телефонной станцией». И в этом была доля правды. Фунтов одновременно держал радиосвязь с летящим самолетом «П-6», с ледоколом и — по внутреннему телефону — со своим летчиком Ивановым.

Все три рации экспедиции с честью выдержали первое испытание. За все время полета связь ледокола с летящими самолетами не прерывалась. Беляйкин задавал Иванову десятки вопросов:

— Как меня слышите? Есть ли связь с Титовым? Какова температура? Хорошая ли видимость? Помогает ли радиомаяк?

Иванов отвечал точно и коротко:

— Слышу вас хорошо. С Титовым связь непрерывная. Температура минус два. Видимость очень хороша. Маяк работает безупречно...

И добавлял от себя:

— Высота тысяча метров. Идем строем. «П-6» летит справа. Под нами такой же лед, как и в начале полета...

Уткин ни на шаг не отставал от академика Беляйкина. Все полученные им радиограммы Иванова он быстро превращал в бюллетени и вывешивал их на дверях радиорубки. Команда с удовольствием читала эту «уткинскую газету», издававшуюся непрерывно в течение часа.

Так прошли первые двадцать минут после вылета. Затем Иванов сообщил, что лед стал плотнее. Разводья исчезли, появились ровные ледяные поля. А еще через двадцать минут в мирный разговор Иванова и Беляйкина ворвался взволнованный голос Киша:

— Справа видим два острова...

— Где, где? Я не вижу, — заволновался и Иванов.

— Вероятно, я их загораживаю. Сейчас отстану, смотри.

«П-6» немного отстал, и Иванов различил среди белоснежных, ослепляющих льдов два серых невыразительных пятна. Поручив Фунтову примерно определить местоположение неизвестных островов, Иванов соединился с Беляйкиным.

— Справа от курса... — начал он, но Беляйкин перебил его:

— Я вас подслушал. Об островах знаю. Если позволяют условия — подойдите и нанесите их на карту. Но не рискуйте...

— Есть! — ответил Иванов и приказал Титову взять курс на землю.

Сделав круг над небольшими островами, сплошь покрытыми круто обрывающимися в море ледниками, Иванов убедился, что сесть там невозможно.

Боясь потерять связь с ледоколом и ориентировку, он решил продолжать полет. Фунтов сообщил решение командира на ледокол.

— Одобряю ваше решение, — ответил Беляйкин. — Не теряйте времени, идите к цели. Берегите горючее. Неизвестно, удастся ли вам найти подходящее место для посадки. Быть может, придется ни с чем вернуться к ледоколу.

Прошло еще двадцать минут. Воспользовавшись ярким солнечным светом, Фунтов определил местонахождение самолета. Оказалось, что попутно-боковой ветер помог: машины находились недалеко от цели. Иванов немедленно сообщил об этом Беляйкину.

— Какая обстановка внизу? — спросил начальник экспедиции.

— Сейчас «П-6» пойдет на разведку.

— Не садитесь до тех пор, пока не сядет Титов.

— Есть!

Титов снизился до двухсот метров. Яркое солнце, отраженное льдом, ослепило его. Кругом бело, нигде нет темного пятнышка, по которому можно было бы почувствовать высоту.

— Возьми правее! — крикнул ему по телефону Киш.

Титов взглянул направо. Действительно, там оказалась большая ровная льдина. Но по мере снижения снова терялось представление о высоте.

— Бросай! — приказал Титов.

Киш сбросил несколько дымовых шашек. По отклонению дыма Титов определил направление ветра. За шашками полетели вниз несколько пакетов с сажей. На девственной белизне льда возникло несколько серых полос. Они помогли летчику определить периферическую глубину ледяного поля, которому было суждено стать первым полярным аэродромом экспедиции.

Сделав еще круг, Титов легко и уверенно пошел на посадку. «Но что это? — подумал он в самый последний момент. — Неужели надувы?» Менять решение было уже поздно, и самолет, ударившись о первую волну замерзшего снега, подпрыгнул и сделал, как говорят летчики, «козла». За первым «козлом» последовал второй, третий... Содрогавшаяся от ударов машина замедлила свой бег и скоро остановилась. Ее спасла опытность Титова: после каждого «козла» он прибавлял газа, чтобы предотвратить потерю скорости и спасти самолет от неизбежной поломки шасси.

— Как же ты не заметил надувов? — удивился Киш, выпрыгивая из самолета.

— Да я вообще чуть-чуть не ослеп. Скверные светофильтры попались!..

Выключив мотор, Титов выбросил из багажника черные полотнища, и они вместе бросились раскладывать посадочные знаки.

Все это время «З-1» плавными кругами ходил над ними. Убедившись, что посадка произведена благополучно, Иванов сообщил Беляйкину:

— Титов сел. Раскладывают «Т». Иду на посадку. Связь прерываю минут на тридцать.

Эти тридцать минут Беляйкину показались вечностью. Он нервно ходил по маленькой радиорубке ледокола, ожидая восстановления связи. «Удастся ли тяжелой машине благополучно сесть на случайную льдину? — беспокоился он. — Да, это будет опыт! Он решит правильность расчетов Бесфамильного, предрешит всю судьбу нашей экспедиции. Скорей бы проходили эти злополучные тридцать минут!»

Минуты шли.

В это время в двухстах пятидесяти километрах к северу «З-1» грузно коснулся лыжами импровизированного аэродрома и, после мягкого торможения, вскоре остановился на месте. Он сел вдоль надувов, а не поперек их, как это сделал «П-6». Титов и Киш, понадеявшись на слабость ветра, пошли на это отступление от правил. Их решение оказалось верным.

Выскочив на лед, Фунтов сразу же принялся налаживать свою наземную рацию. Застывший на морозе мотор никак не хотел заводиться.

На помощь Фунтову бросился Киш.

В это время на ледоколе беспокойство достигло высших пределов. Назначенные Ивановым тридцать минут давно прошли, а самолеты молчали.

Весть об этом быстро разнеслась по ледоколу. Около радиорубки столпились все свободные от вахты люди. «Уткинская газета» не выходила.

— Не пришлось бы им обратно пешком топать, — заметил кочегар Маркин.

— Зачем пешком, прилетят! — возразил влюбленный в свое дело молодой моторист. Всего несколько часов тому назад он вместе с бортмеханиками собирал на льду их самолеты.

— Вот молчат... Разбили, верно, большой самолет и молчат...

— А вторая машина на что? На второй машине всех перебросят.

— Все-то сразу не улетят!

— Два раза слетают. «П-6» троих свободно поднимает. Вон челюскинцев по шесть человек на двухместный самолет сажали, летчик седьмым был, и то ничего.

— А если и второй самолет угробился? — не унимался Маркин.

— Балда ты после этого! — вспылил моторист. — Угробился!.. Вот как двину...

— Тише, товарищи! В чем дело? — почувствовав ссору, подошел к группе помощник капитана.

— Да как же, товарищ старпом...

— Ничего с ними не случится, — уверенно сказал помощник капитана, узнав причину спора. — На крайний случай у них с собой собаки есть. Экое расстояние — двести пятьдесят километров, подумаешь!

— Да что там собаки, — безнадежно махнул рукой Маркин. — Ведь они сообщили, что по пути попадаются разводья. Через разводья на собаках не поплывешь...

— Да ты и впрямь пессимист, Маркин! У них есть клипер-боты. Впрочем — что тут спорить? Сейчас будет связь, все узнаем. Иди-ка ты лучше умойся да ложись отдыхать.

В эту минуту из радиорубки выскочил сияющий Уткин и вынес последний номер своей газеты. В нем наспех, кривыми и расплывающимися буквами была написана только что полученная радиограмма Иванова:

«Сели хорошо. Укрепили самолеты. Приступаем к научной работе. Сверлим лед для определения глубины моря, температуры воды и течений. Вишневский устанавливает метеостанцию. Настроение у всех хорошее. Связь прекращаем на двенадцать часов. Завтра слушайте для проверки наш радиомаяк.

Иванов»

Беляйкин сиял: прекрасное начало летной работы означало правильность всех расчетов, на которых построена экспедиция.

★

На ледоколе «Иосиф Сталин» люди мирно отдыхали. Это был заслуженный отдых после двух суток тяжелой, напряженной работы, обеспечившей своевременный и успешный полет группы Иванова.

По существу основная задача, поставленная группе, выполнена. Полет доказал на практике осуществимость идеи Бесфамильного: тяжелые самолеты могут подняться со случайного ледового аэродрома и могут сесть на него без предварительной подготовки. Воспользовавшись случаем, ученые, полетевшие с Ивановым в качестве пассажиров, решили провести с ним несколько суток на дрейфующей льдине, занявшись своими исследованиями. Не было никаких причин возражать против этого разумного желания, и Беляйкин с легким сердцем санкционировал задержку самолетов. Больше того, успокоенный блестящим ходом перелета, он не обратил внимания на легкомысленное решение Иванова прекратить связь с ледоколом на двенадцать часов.

Арктика — страна неожиданностей. Начальник экспедиции прекрасно знал, что немало загадочных причин влияет на погоду в этих широтах и нередко приводит к внезапным переменам. Ему было известно, что неустойчивость погоды — основная характерная особенность этого гигантского погреба. Он знал и не учел этого. Теперь Арктика мстила ему...

...Повинуясь неведомым законам передвижения воздушных пластов, с востока внезапно надвинулся шторм. Высокая, занимающая полнеба туча быстро надвигалась на ледокол. Вдоль ее черно-лилового барьера мчались завихрения безжизненно серых снеговых облаков.

Все погрузилось во тьму. Ветер усиливался с каждой минутой. Мокрые хлопья снега непроглядной массой навалились на могучий ледокол. Мгновенно палуба стала непроходима. Все, что лежало на ней и не было закреплено, полетело за борт.

Где-то вблизи, заглушая рев бури, раздались звуки, напоминающие канонаду. Началось грозное шествие льдов, разбуженных непрошенным штормом.

Силясь перекричать бурю, капитан в рупор отдавал какие-то распоряжения с мостика. Внизу, падая и скользя, метались люди. Моряки знали, что такое шторм. Не слыша приказаний капитана, они с риском для жизни делали свое дело.

Гонимые мощным дыханием шторма, льдины стремились на запад. Не выдерживая напряжения, они ломались с таким грохотом, словно во мраке происходило грандиозное сражение и непрестанно били сотни батарей одновременно...

Беляйкин спал. Чудесные вымыслы сна перенесли его далеко-далеко от ледокола. Вот он с винтовкой, одетый в рваный полушубок, шагает со Зверинской к Балтийскому вокзалу. За плечами сумка, в ней несколько печеных картофелин. Он только что простился с матерью и уходит на фронт вместе с группой студентов-комсомольцев. Юденич грозит Питеру.

Нужда и голод владели холодным, нахмуренным городом. Вон старушка стоит в очереди, ожидая открытия булочной. Рядом с ней ребенок. Какое худое, истощенное лицо у этого маленького старичка! Беляйкину жаль его. Он останавливается и вынимает из сумки картофель. И в это время где-то вблизи раздается оглушительный взрыв. «Это выстрел. Юденич пошел в наступление», проносится мысль. Забыв о сумке, юноша бросается вперед...

Беляйкин проснулся внезапно от нового удара, потрясшего ледокол. В темноте рука привычно нашла выключатель. Вспыхнул свет, колеблющийся и желтый. «Что это? — тревожно подумал Беляйкин, натягивая шинель. — Неужели шторм? . .»

Выскочив из освещенной каюты, он сразу же попал в темную бездну. Ноги скользили по палубе. Мощная сила ветра подхватила его и понесла к борту. Руки судорожно уцепились за какой-то темный предмет. Кругом, со все возрастающей силой, бушевала снежная буря.

Беляйкин пробовал крикнуть, но не услышал собственного голоса.

Много минут прошло, прежде чем ему удалось пробраться в капитанскую рубку. «За ледокол нечего бояться, справимся», прочел Беляйкин в глазах старого моряка. Сорвав с рычага трубку телефона, он крикнул в нее:

— Есть ли сообщения со льдины?

Прижимая трубку к уху, он с трудом разобрал ответ радиста:

— Нет, я вызывал Иванова дважды...

— Я иду к вам...

— Куда вы? Унесет за борт... — донеслись издалека тревожные слова капитана. Но Беляйкин не слушал. Выскочив из каюты, он скатился с обледенелой лестницы и побежал по палубе, перескакивая от предмета к предмету, с трудом удерживаясь за них...

*

Шторм утих так же внезапно, как и налетел. Сразу посветлело. В иллюминатор радиорубки Беляйкин увидел, что льдина — аэродром, с которого вчера поднялись самолеты, — превратилась в мелкое крошево. Кое-где проступила черная вода. Продолжал падать мелкий снег. Дул холодный ветер, и снег почти сразу же смерзался.

Радисты ледокола несли бессменную вахту у своих аппаратов, хотя до назначенного Ивановым срока было еще далеко. Ждали тревожных сообщений со льдины. Но среди сотен наполнявших эфир радиознаков не было слышно позывных рации Иванова.

*

На льдине, где расположились самолеты Иванова и Титова, эта ночь была спокойной и солнечной. Машины мирно стояли на своих местах. Молчали моторы, заботливо укутанные теплыми чехлами.

На превращенных в постели креслах пассажирской кабины «З-1» мирно похрапывали Титов, Фунтов и Дудоров. Киш дежурил. На его обязанности лежало следить за примусами и все время поддерживать в кабине нормальную температуру. Семенов и Вишневский были заняты своими наблюдениями. Иванову не спалось, и он охотно согласился помогать ученым.

— Будете у нас за чернорабочего, — весело сказал ему гидролог.

Втроем опустили они в просверленное во льду отверстие тяжелый прибор для автоматической микросъемки. Помимо троса в воду уходил толстый кабель, соединенный с аккумуляторами. Ряд других отверстий, просверленных во льду, свидетельствовал о том, что первые часы, проведенные на дрейфующей льдине, ученые не потеряли даром.

Научные наблюдения впервые производились на этой широте, и этим объяснялась активность ученых, отказывающих себе даже в необходимом отдыхе. К концу ночи Семенову удалось точно определить характер, направление и скорость дрейфа их льдины, измерить с помощью эхолота в нескольких местах глубину моря и определить температуру воды на различных глубинах.

Вишневский поставил на одной из льдин автоматическую метеостанцию, каждые полчаса передающую свои показания при помощи ультракоротких волн. Сейчас он застрял у своей станции, и поднимать из воды гидрологические приборы пришлось одному Иванову. Семенов тщательно записывал в свой блокнот их показания.

Гидролог и летчик работали не спеша, изредка перебрасывались замечаниями.

В небе бессменно сияло полуночное солнце, заливая своим ровным светом нагромождения льдов. Иногда, словно играя, проносился ветер. Ничто не нарушало тишины и спокойствия ледяной пустыни. И каким-то резким, заставившим невольно вздрогнуть диссонансом прозвучали в этой тишине тревожные крики Вишневского. Он бежал к самолетам и кричал, размахивая руками:

— Товарищи, надвигается шторм!

— Да поди ты к чорту, — невольно выругался Иванов. — Какой шторм, когда кругом солнце?

Запыхавшийся Вишневский и обеспокоенный его криками Киш почти одновременно подошли к Иванову. Вишневский взволнованно доложил, что его приборы давно показывают приближение шторма, но он не хотел беспокоить командира звена, проверяя их показания. Теперь все проверено, и «шторма следует ожидать с минуты на минуту, не доверяя обманчивой тишине».

Все время спокойно лежавшие ездовые собаки, как бы подтверждая его слова, стали беспокойно нюхать воздух. Вожаки подняли головы и протяжно завыли.

— Ну, начался концерт, — недовольно заметил Иванов.— Это ты, кудесник, виноват,—повернулся он к Вишневскому,— всех собак переполошил. Чего ты испугался? Шторм нам не страшен, самолеты прикреплены надежно, не оторвет...

— Не оторвет — это верно, — вмешался Киш. — А что будем делать, если аэродром лопнет и расползется к чортовой бабушке?

— Ты прав, Киш, — сразу стал серьезным Иванов и приказал будить отдыхающих.—А вы, товарищ Семенов,—обратился он к гидрологу, — собирайте свое хозяйство. Надо всем быть наготове.

Иванов направился к самолету. Киш уже разбудил товарищей, и они наряжались в полярное обмундирование, готовясь к шторму. Натянул кухлянку и командир. Он послал Дудорова помочь гидрологу, а сам принялся проверять крепление самолета. Ничто не вызывало сомнений. Вмороженные в лед стальные тросы крепко держали машину, пристегнутые толстыми ремнями чехлы прочно обнимали моторы.

Неуклонно передвигаясь по часовой стрелке, шторм быстро подходил к самолетам. Темнело. Солнце скрылось за набежавшими нивесть откуда тучами. Ветер, непрерывно усиливаясь, запел свою невеселую песню, пробуя натянувшиеся, как струны, тросы. Собаки устраивались поудобней где-то под хвостом самолета. Киш предусмотрительно бросил им по одной юколе. «Пусть заправятся перед штормом, — подумал он, — когда-то еще придется о них вспомнить!»

— Который час, Фунтов? — крикнул Иванов, приоткрыв дверь кабины.

— Двадцать три десять, — по-военному отчеканил тот.

Иванов закусил губу. Он понял, какую оплошность допустил, прервав связь на двенадцать часов. До назначенного срока еще пятьдесят минут, а шторм ждать не станет. Вот он уже здесь, он нарастает, как неизбежность. Шквалистый ветер рвет так, что в воздух поднимаются мелкие осколки льда и звонко бьют по гофру машины.

— Сидите на месте и попытайтесь связаться с ледоколом. Сообщите им, что мы организованно встретили шторм и отстоим самолеты во что бы то ни стало.

— Есть!..

Отправив Киша к «В-45» на помощь Титову, Иванов расставил свой экипаж вокруг «З-1». Недовольно ворча, занял

свое место под крылом машины и гидролог Семенов, — он не успел вытащить из прорубей несколько приборов и теперь опасался за их судьбу.

Все семеро, дрожа от пронизывающего ветра, стояли у машин. Несмотря на тросы, самолеты содрогались от порывов ветра.

Не прошло и получаса, как шторм разыгрался не на шутку. На помощь ветру пришел мокрый снег, облепляющий все. Температура медленно падала, и снежные наросты на самолетах, на тросах быстро превращались в лед. Не выдержав напряжения, со звоном лопнула обледеневшая антенна. Этот звук отдался в сердце Иванова звоном погребального колокола. С трудом открыв дверь кабины, он крикнул Фунтову:

— Антенна лопнула... Вам больше здесь нечего делать, вылезайте!

Радист присоединился к людям, оберегающим самолет...

Температура непрерывно понижалась. Теперь уже термометр показывал четыре градуса мороза. На крыльях обоих самолетов образовались глыбы льда. Среди серого полумрака были видны с грохотом и звоном обваливающиеся льдины. Люди почувствовали, как под их ногами заколебалась ледяная почва. То там, то тут, угрожая машинам, вздымались и проходили мимо страшные ледяные валы. Противоположный конец аэродрома медленно, но верно покрывался огромными глыбами льда. Получился барьер, неумолимо надвигавшийся на лагерь: «Если буря через час не утихнет, то самолетам гибель», с тревогой думал Иванов. Но ветер не утихал. Непрерывно усиливаясь, он валил с ног защищающих самолет людей.

Цепляясь за неровность льда, вокруг машины ползал Дудоров, проверяя крепление тросов. Он десятки раз мысленно благодарил себя за привычку делать все тщательно, аккуратно и с большим запасом. Вморозь он тросы немного слабее — и с машиной пришлось бы проститься!

Лучше всех чувствовали себя собаки. Их давно занесло снегом, и они сладко спали, прижавшись друг к другу в своей теплой берлоге.

В это время люди на ледоколе снова переживали тяжелые минуты неизвестности. Все попытки радистов связаться с Ивановым не привели ни к чему. Беляйкин в раздумьи шагал по капитанскому мостику. «Если у них такой же шторм, — разду-

мывал он, — то самолеты вряд ли останутся целы. Придется людям итти пешком. Да, как ты ни предусмотрителен, Юрий Давидович, а всего, видно, не учел! Разве можно было допускать такой большой перерыв в связи? Разве можно было итти в такую экспедицию, не имея на ледоколе резервного самолета?»

Делать было нечего, и Беляйкину оставалось только горько раскаиваться в своей непредусмотрительности.

Москва каждые полчаса запрашивала о судьбе Иванова. Ночью Беляйкину пришлось сообщить о том, что связь с самолетом прервана.

*

К трем часам утра, когда ледяной барьер придвинулся почти вплотную к самолетам, дрожащие от холода люди по-прежнему не покидали своих постов. Они решили умереть вместе со своими машинами.

И когда казалось, что спасенья больше нет; когда ледяной барьер, неуклонно двигаясь на самолеты, один за другим порвал четыре передних троса, — шторм стал утихать так же стремительно, как и начался. Туча ушла на запад, робкий солнечный луч озарил разрушения, произведенные на льдине, и люди поняли, что опасность миновала. Приказав Фунтову разжечь примусы отопления, Иванов разрешил всем забраться в кабину. Это было совершенно необходимо, потому что промерзшие до костей люди едва стояли на ногах от усталости.

Отогревшись и подкрепившись горячим какао, участники экспедиции приступили к работе. Было ясно, что самолетам на этом месте дальше оставаться нельзя. Иванов послал Дудорова, Вишневского и Киша по трем направлениям отыскивать новый аэродром. Вскинув винтовки, они ушли. Семенов уже давно карабкался по льдинам, разыскивая среди них неубранные приборы. Напрасные поиски!

Титов, у которого до сих пор сильно болели глаза, ушел в кабину самолета, лег и набросил на голову одеяло. Фунтов возился наверху, на крыльях самолета, восстанавливая разорванную льдом антенну. Скоро связь с ледоколом была восстановлена, и Иванов услышал тревожный вопрос Беляйкина:

— Как самолеты?

— Самолеты целы...

Командир звена подробно изложил все, что произошло на льдине за эти несколько часов.

— Больше связь прерывать не будем, — пообещал он.

В это время невдалеке раздались один за другим три винтовочных выстрела. Иванов выскочил из кабины.

Скоро к самолетам вернулся Дудоров, а вслед за ним и его товарищи, ходившие на разведку. Они слышали условный сигнал и решили, что их миссия окончена.

Оказалось, что подходящая площадка есть всего в полукилометре от нынешней стоянки самолетов, но кратчайший путь к ней закрыт огромным айсбергом. Было решено айсберг взорвать. Пока Семенов с Вишневским закладывали аммонал под ледяную гору, остальные ломами и лопатами расчищали широкую дорогу к ней. Работали весело, с огромным подъемом, позабыв об усталости.

После взрыва, разрушившего айсберг и освободившего путь самолетам к новому аэродрому, Иванов подал сигнал к окончанию работ. Собравшись к самолету, все почувствовали зверский голод.

Вишневский вызвался стать «коком» и быстро сварил суп из консервов. Никто и никогда до сих пор не ел такого вкусного супа!

Обед окончательно успокоил изнервничавшихся людей. Послышались обычные шутки, веселый смех. По телу разлилась приятная теплота. Хотелось растянуться на удобных, раскинутых креслах самолета.

— Эх, соснуть бы сейчас маленько, — мечтательно сказал Киш, — минуточек этак шестьсот...

Все понимали, что сейчас не до сна, но никому не хотелось встать и первому покинуть уютную кабину «З-1». Почувствовав настроение товарищей, Иванов решительно поднялся и, затягивая пояс поверх кухлянки, негромко сказал:

— За работу, товарищи!

Бодрящий мороз быстро разогнал остатки усталости. Ветер утих совершенно, и на бледноголубом небе, как ни в чем не бывало, сияло солнце. Только безобразящие самолет намерзшие глыбы льда напоминали о случившемся.

Скоро работа закипела. Киш кормил собак, а остальные скалывали лед с фюзеляжей и крыльев самолета. Несложная на первый взгляд работа заняла много времени. Лед как припаянный пристал к металлу, и казалось, никакими силами его

нельзя оторвать. Но изобретательный Дудоров остался верен себе. Он предложил простую вещь — растопить лед на крыльях при помощи аппаратов для борьбы с обледенением, установленных на обоих самолетах. Подогретые моторы, один за другим, быстро заработали. Дудоров оказался прав — оставшаяся на кромках крыльев тонкая неровная ледяная корка быстро стаяла. С обледенелым фюзеляжем пришлось мириться.

— Теплей будет, — пошутил Фунтов.

Дорога на новый аэродром готова. Обледенение самолетов уничтожено. Можно двигаться. Сняв закрепляющие машины тросы, Иванов полез в кабину, решив отрулить самолет на новое место. Не тут-то было! Моторы ревели на полном газу, а самолет не двигался с места. Несмотря на принятые меры, лыжи «намертво» примерзли ко льду. Пришлось на помощь моторам мобилизовать все силы, которыми располагала экспедиция. Дудоров приспособил к лыжам домкраты, Киш запряг в самолет всех ездовых собак, а Титов расставил людей. Только после этого самолет тронулся с места.

Усталый, с ввалившимися глазами, Семенов не удержался от шутки:

— Вишневский, вы знаете мощность нашего самолета?

— Будто сами не знаете? Тысяча двести сил!

— Нет, ошибаетесь, батенька! Больше.

Заметив недоумение на лице Вишневского, он добавил:

— Тысяча двести лошадиных, двадцать собачьих и семь человечьих сил!

Вишневский криво улыбнулся.

Лишь к утру следующего дня обе машины были перетащены на новый аэродром. Иванов сдержал свое слово. Несмотря на передвижения, связь с ледоколом ни на минуту не прерывалась. Все время, пока самолеты, по выражению Фунтова, «меняли квартиру», он сидел за большой льдиной, раскинув красную шелковую палатку аварийной рации, и каждые десять минут сообщал новости Беляйкину.

Наконец машины прочно укреплены на новом месте. Дудоров вморозил пару лишних тросов «про запас». Свернув в кольца, он уложил их на лыжах своего «З-1». Заметив это, Иванов улыбнулся.

— По местам! — коротко скомандовал он и прибавил:

— Ложитесь, отдыхайте! Дежурным останется Фунтов.

Не прошло и десяти минут, как все заснули богатырским сном. Бодрствовал один Фунтов. Уложив на место свою аварийную рацию, он сейчас сидел на своем обычном месте в кабине.

После длительного пребывания на морозе, Фунтова быстро разморило. Но он не сдавался, разгоняя сон непрерывным разговором с радистом ледокола. Когда тема разговора иссякала, а сон клонил непреодолимо, Фунтов выскакивал на мороз, поправлял весело шумящие примуса обогревателя и бегал взапуски с собаками.

*

Ледокол «Иосиф Сталин» вторые сутки рыскал по разводьям, то и дело меняя курс. Беляйкин почти бессменно шагал по капитанскому мостику. Глаза его покраснели от бессонницы и напряжения. Он то и дело хватался за висящий на шее большой морской бинокль и всматривался в окружающие ледокол льды. Он искал и не мог найти льдину, пригодную для посадки самолетов. «Вот будь у меня сейчас на борту хотя бы «Ш-2» — совсем другое дело, — с досадой думал он. — Самолет давно бы нашел необходимую льдину».

8 августа в шесть часов утра отдохнувший Иванов лично разговаривал с Беляйкиным. Он сообщил начальнику экспедиции, что может вылететь немедленно.

— К сожалению, не могу принять вас. Кругом ледяное крошево. Самолетам сесть негде.

Иванову совсем не улыбалась перспектива «сидеть на льдине и ждать погоды». Шторм многому научил его. Но делать было нечего. Беляйкин приказал, ни на минуту не прерывая связи, продолжать научные исследования.

— Есть! — коротко ответил летчик.

За завтраком Иванов сообщил экипажу о своем разговоре с Беляйкиным. Семенов и Вишневский не скрывали радости — они могли продолжать свою работу. Правда, командир звена был вынужден несколько охладить их пыл, приказав далеко не отлучаться и всякую минуту быть готовым к отлету.

— Мы вылетаем не позже чем через двенадцать часов, — многозначительно добавил он.

*

Определив астрономически место стоянки самолетов, Вишневский обнаружил, что шторм значительно сместил льдину на северо-запад и помог ее дрейфу. Это еще больше подзадорило Семенова. Теперь у него не было недостатка в помощниках, и скоро в разных местах появилось несколько новых лунок, пробуравивших толщу льда. Уже первые промеры дали замечательные результаты. До шторма эхолот показывал головокружительные глубины в четыре-пять тысяч метров. Здесь же стало значительно мельче, и установленный над одной из лунок эхолот дал совершенно неожиданный результат: сорок метров! Для Семенова стало совершенно очевидно, что дно в этом месте гористо и вершины подводного хребта поднимаются очень высоко, чуть ли не до самой поверхности. Общее же падение глубины привело Семенова к выводу, что где-то поблизости на западе должна находиться неизвестная земля.

Присущая всякому ученому осторожность заставила Семенова взять себя в руки и не делать опрометчивых предположений. Однако мысль о земле он крепко затаил, решив во время предстоящих полетов к полюсу обязательно проверить свои предположения. Во всяком случае он был рад, что не с голыми руками вернется на зимовку.

Иванов показал себя неисправимым оптимистом, когда собирался улететь со льдины «не позже чем через двенадцать часов». Прошло трое суток, прежде чем Беляйкин сообщил, что льдина найдена и ледокол готов принять звено. Все это время каждый из экипажа Иванова был занят своим делом. Семенов и Вишневский, углубившись в свои исследования, не замечали, как летит время. Фунтову и Кишу тоже некогда было скучать: ледокол вызывал лагерь круглые сутки, каждые десять минут. Нередко к аппарату подходил Беляйкин, требовал Иванова и подолгу разговаривал с ним. Четыре раза в сутки рация ледокола передавала лагерю составленные Уткиным обзоры международных событий и новости с родины. Их нужно было записывать. Пользуясь этими записями, Титов «тряхнул стариной» и, как некогда в аэропорте, выпускал «первую ледяную» стенгазету. Дудоров почти не выходил из пилотской рубки самолета, что-то подсчитывая. Видимо, и здесь его не оставил изобретательский зуд...

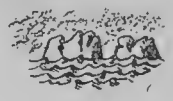
11 августа Беляйкин предложил вылететь. Через час оба самолета, покружившись над ледоколом, совершили посадку на льдину.

Вся команда радостно приветствовала вырвавшихся из ледового плена людей. Похудевшие, черные от полярного загара, они по трапу поднялись на палубу.

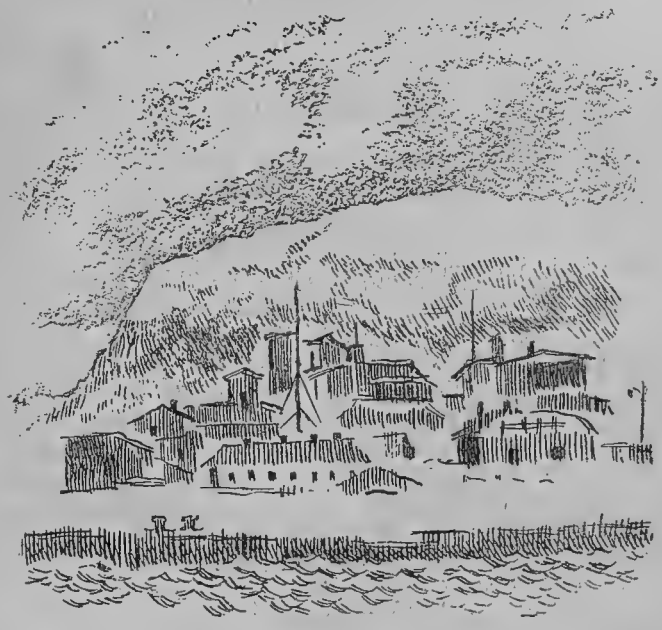
*

Через несколько дней ледокол вернулся в бухту Тихую. Здесь Иванов дважды выступал перед микрофоном, рассказывая о своем полете и пятидневном пребывании на дрейфующей льдине. Гидролог Семенов выступал вместе с ним, сообщая о своих научных наблюдениях, впервые произведенных на восемьдесят пятом градусе северной широты. Оба доклада транслировались почти всеми крупными станциями мира. Слушали их и на Шпицбергене. Об этом раньше других узнал Иванов, получивший неожиданную весточку от Ани. Она поздравляла его с удачным перелетом и желала веселой зимовки. «Видно, не только погода изменчива в Арктике», — радостно думал он, сочиняя ответ.

Наступали будни зимовки в Тихой.



ПОЛЯРНАЯ ЗИМОВКА



ЛЕТНАЯ группа Блинова зимовала на Западном Шпицбергене—самом большом из группы островов, расположенных между семьдесят шестым и восьмидесятым градусами северной широты, десятым и двадцать восьмым градусами восточной долготы. Лишь только этот остров, омываемый теплыми водами Гольфштрема, годен для жилья.

Высокие горы с остроконечными вершинами, достигающими тысячи семисот пятидесяти метров, выделяют его из группы остальных островов.

Чудодейственно влияние Гольфштрема на эту самую северную точку земли, расположенную всего в тысяче километрах от полюса: зимы здесь, например, значительно мягче, чем на Северном Урале или в Забайкалье. Самая низкая температура бывает в феврале, достигая всего двадцати двух градусов.

Западный Шпицберген, или «Древний Грумант», как его называли прежде, открытый в 1596 году знаменитым исследователем Арктики Баренцом, исстари посещался русскими, зимовавшими на нем еще при Иоанне Грозном. Русские промышленники добывали здесь драгоценный гагачий пух. Позже на острове были открыты залежи каменного угля, и Шпицберген стал «северной кочегаркой», снабжающей углем проходящие суда. Теперь он крепко связан оживленным морским путем с Мурманском. По этому пути дешевый каменный уголь завозится на север Советского Союза.

Группа Блинова расположилась почти на самом берегу, в привезенном с собой разборном деревянном домике. Обычно по вечерам здесь весело играл патефон. С девяти начинались «часы молчания». В это время все население домика углублялось в работу — кто читал, кто вел записи сделанных за день наблюдений. Но сегодня, несмотря на поздний час, домик ярко освещен. За столом, густо уставленным винами и закусками, собрались встречать новый, 1939 год участники экспедиции и гости — зимовщики острова.

Дежурящий у патефона радист и механик самолета «П-6» Коршунов одну за другой менял пластинки. Посреди комнаты, обняв стул, танцовал летчик самолета «П-6» Викторов. Единственная «дама» экспедиции — бортмеханик Бирюкова — танцовать наотрез отказалась.

Аня грустила. Ей вспомнился летчик Иванов, с которым она познакомилась несколько лет назад. Он был попрежнему внимателен и сегодня снова напомнил о себе, прислав по радио поздравление с наступающим новым годом. Ей, неприятно взволнованной утренним инцидентом с Грохотовым, Иванов казался сейчас единственно близким и родным существом, и Аня первый раз пожалела о том, что не попросилась в его группу.

Блинов заметил ее настроение.

— Что, взгрустнулось? Наверное, на Большой земле зазноба осталась, — пошутил он.

Девушка строго взглянула на летчика и ничего не ответила. Поняв ее, Блинов отошел в сторону.

Штурман Курочкин с упоением сражался в «козла» (так называли зимовщики домино) с Грохотовым.

Грохотов был не похож на других участников экспедиции. Во всем чувствовалось, что он подражал какому-то человеку, манеры которого, очевидно, казались ему верхом изысканности. О самых незначительных вещах он говорил проникновенным, убеждающим тоном. Закуривая, он медленно вынимал портсигар, украшенный серебряной монограммой и надписью: «Боевому другу от Генриха Козлова», внушительно щелкал крышкой, внимательно осматривал папиросу и вставлял ее в мундштук с надписью «На память о Кавказе».

Он любил рассказывать о совершенных им восьмидесяти прыжках с парашютом, о массе увлекательных приключений на суше, на море и в воздухе, героем которых он, якобы, был. Но большинству его рассказов «блиновцы» не верили с тех пор, как уже на зимовке стал известен печальный эпизод, имевший место несколько лет тому назад в Москве. Об этом эпизоде однажды, в припадке откровенности, рассказал Курочкину сам Грохотов. В его передаче рассказ выглядел так:

Однажды, когда Грохотов в компании рассказывал об одном из своих полетов, в комнату вошел чрезвычайно взволнованный его приятель.

— Лев Ильич, — обрадовался он, увидев Грохотова, — ты и представить себе не можешь, как я рад, что застал тебя здесь! Как друга прошу, умоляю — выручи. Вчера по осоавиахимовской лотерее мне достался круговой полет над Москвой. Узнала об этом жена — покоя не дает: боится, что погибну или, чего доброго, умру в воздухе от разрыва сердца. Выручи, родной. Вот тебе билет, полетай за меня...

Компания оживилась.

— Лети, Лев Ильич, — раздалось кругом, — а завтра расскажешь нам о своем полете.

Иван Иванович страшно обрадовался, засуетился, вынул из кармана какую-то зеленую бумажку и протянул ее Грохотову. Тот, не глядя, небрежно сунул ее в карман.

Со стороны было заметно, что настроение его несколько испортилось. Но никто на это не обратил внимания: мало ли что может показаться? Ведь все-таки не каждый день человеку летать приходится.

Просидев для приличия еще минут десять-пятнадцать, Грохотов собрался домой, заявив, что ему перед полетом нужно как следует отдохнуть.

Дома он сразу же разделся и лег. Теперь, наедине с самим собой, он мог быть откровенным. В сущности, предстоящий полет его нисколько не устраивал...

Сон не приходил. Перед глазами метеоролога, быстро сменяясь, проносились ужасные авиационные катастрофы, о которых ему когда-либо приходилось слышать. «Дурак, — ругал он сам себя, — ну, за каким чортом согласился? Разве ты не мог придумать какого-нибудь благовидного предлога и отказаться? А вот теперь — лети...»

С этими мыслями метеоролог проворочался всю ночь.

Утром у Грохотова хватило мужества дойти только до забора аэродрома. Он с грустью посмотрел на огромное, покрытое ровной травой поле, на взлетающие и садящиеся самолеты и почувствовал, как в груди сжалось сердце. Надо лететь!

И тогда ему в голову пришла гениальная мысль: «А зачем лететь? Кто узнает — летал я или не летал? Рассказать-то о своем полете я всегда сумею...»

Метеоролог облегченно вздохнул, сразу успокоенный. И даже не взглянув, изорвал данную ему бухгалтером зеленую бумажку в мелкие клочки и пустил их по ветру.

Вечером Грохотов явился в назначенное место. Компания уже ждала. Все обрадовались его приходу, поздравляли, жали руки, завидовали.

Когда схлынула волна дружеских приветствий, Грохотов уселся поудобнее в кресло и, затянувшись папироской, начал:

— Ровно в десять я был уже на аэродроме. В центре зеленого поля стоит готовый к полету аэроплан. Мотор работает. Вокруг металлической птицы нервно шагает летчик. Ждет. Увидел меня, спрашивает: «Это вы полетите?» — «Да, отвечаю, — я». — «Садитесь!» Сел в самолет. За мной забрался летчик. Взлетели. Набираем высоту. Тысяча метров... Летчик обернулся, посмотрел на меня и показал рукой, что сейчас пойдет на посадку. Я отрицательно покачал головой. «Нет, — говорю, — шалишь! Тащи выше»... Летчик нехотя продолжал набирать высоту. Вот и две тысячи метров... Мой воздушный извозчик побледнел, как полотно, и кричит дрожащим голосом: «Больше не могу! Холодно. Пойду на по-

садку!» Похлопал я его по плечу и сказал спокойно: «Не бойся, дружище! Ты летишь со мной... Давай выше!» Видя, что попал на знающего человека, летчик махнул рукой, снимая с себя всякую ответственность за исход полета. Летим дальше. Набрали три тысячи метров...

Все сидели и с раскрытыми ртами слушали этот удивительный рассказ удивительного человека. Вдруг, в самый патетический момент, с шумом раскрылась дверь, и в комнату бомбой влетел Иван Иванович. Увидев Грохотова, он облегченно вздохнул и обратился к нему:

— Наконец-то я тебя нашел, Лев Ильич! Все телефоны оборвал, на службу не ходил, с самого утра тебя разыскиваю. Прости, дружище! Ты, наверное, ругаешь меня за то, что я тебе вместо билета на полет второпях свою хлебную карточку отдал. Прости... Жена меня за нее чуть не съела. Вот возьми свой билет, отдай только мою карточку...

В комнате наступило неловкое молчание. Затем все взоры обратились на побледневшего Грохотова, и раздался оглушительный взрыв хохота. Метеоролог побагровел и выскочил из комнаты, хлопнув дверью...

Грохотов лез из кожи вон, чтобы понравиться Бирюковой. Она не знала настоящего Грохотова, мало обращая внимания на рассказы товарищей. Она считала его в действительности таким, каким он, рисуясь, пытался себя представить: умным, решительным, смелым. Но скоро недвусмысленная настойчивость Грохотова стала ее беспокоить. Все чаще и чаще, словно невзначай, он брал ее за локоть и привлекал к себе. А сегодня утром его «ухаживания» были так назойливы, что девушка была вынуждена его прогнать. Этот инцидент ей сказал о многом, и сейчас в присутствии Грохотова она чувствовала себя не важно.

Только боязнь показаться невежливой заставляла Аню сидеть в кают-компании. Но Грохотов и здесь не давал ей покоя. В конце концов Аня не выдержала и, ни с кем не простившись ушла в свою комнату. Все, словно по команде, сразу повернулись к Грохотову, считая его виновником такого странного поведения девушки. Тот вспыхнул, но сейчас же овладел собой и с независимым видом уставился в потолок. Веселье оборвалось. Блинов быстро нашел выход, затянув:

Мы рождены,
Чтоб сказку сделать былью...

Прислушиваясь к знакомым звукам «Авиамарша», Аня как-то сразу успокоилась и с наслаждением растянулась на своей походной койке. Но мысли не изменили своего направления. Девушке вспомнилась ее первая неудачная любовь.

...Лет шесть назад, наивной девушкой, она случайно познакомилась с некиим энергичным молодым человеком, который отрекомендовался ей летчиком. Рассказы нового знакомого быстро вскружили голову девушке, с детства мечтавшей о Севере. Он говорил, что скоро уезжает на Крайний Север, приглашал ехать вместе, обещал научить летному делу. Предложение было слишком заманчивым, чтобы ответить на него отказом. Аня согласилась. И сейчас ей ярко, как будто это было вчера, представилось, как она сидела со своим «летчиком» в купе одного из вагонов поезда, несшегося на восток. Вместе с ними ехал молодой человек в военном костюме с кубиком на голубой петлице.

За восемь дней пути немало жутких приключений рассказал девушке ее «летчик». Слушая его, военный почему-то улыбался. Восхищенная Аня не замечала этих улыбок.

Перед Владивостоком, когда Анин знакомый вышел из купе, военный подошел к девушке и отрекомендовался:

— Младший летчик Иванов!

Аня удивленно подняла глаза. Иванов продолжал:

— Вы верите, что ваш... — он показал рукой на дверь, — летчик?

— Какое вам дело? — вспыхнула Аня. — Он старый летчик.

— Он не летчик...

— Врете вы!

— Он не летчик, а лжец! — с пылкостью юноши заявил Иванов.

На этом они расстались. Но вскоре Ане снова довелось встретиться с Ивановым. Заплаканная, она сидела на своем чемоданчике в том самом учреждении, которое ведало «секретной экспедицией» ее знакомого. Документы разоблачили липового «летчика». Он оказался помощником повара, и Аня не знала, что ей делать дальше. Узнав, в чем дело, Иванов дал ей денег на обратный проезд, посоветовал меньше верить «всяким прохвостам» и начать учиться. Через три года Аня стала бортмехаником летчика Блинова...

«Не везет мне», с усмешкой подумала она, укладываясь.

За окнами выла пурга, но в домике было весело и людно. Грохотов вдохновенно рассказывал Курочкину о том, как перед самым отплытием он познакомился с бывшей графиней. Он не замечал, что собеседник иронически улыбается...

*

Приблизительно в тысяче километров восточнее древнего Гумманта расположена Земля Франца-Иосифа.

Десятки безлюдных островов архипелага покрыты вечными ледниками. В горах, среди бурых базальтовых скал, на знаменитых «птичьих базарах» гнездятся миллионы полярных птиц. Они строго разделили между собой эти скалы. Здесь живут белогрудые люрики, на соседнем острове — крикливые кайры, еще дальше — изящные черные чистики. Они раз и навсегда избрали себе место, и горе птице, залетевшей в район чужих гнезд!

Богата птицей и зверем Земля Франца-Иосифа. Поселившимся в многочисленных колониях советским промышленникам не приходится сидеть сложа руки. Еще в 1933 году эта земля давала сто процентов добываемых в мире морских зайцев, девяносто процентов белых медведей и около шестидесяти пяти процентов моржей.

Ледниковые горы хранят в своих недрах крупные запасы бурых углей, хорошо горящих в каминах зимовщиков...

Здесь, в бухте Тихой, как и на Шпицбергене, в клубе поселка собрались встречать новый год «беляйкинцы» и зимовщики.

После небольшого доклада начальника экспедиции выступил профессор Бахметьев. Он рассказал об освоении Арктики, о ее природе и загадках, привел целый ряд дерзких научных гипотез. И одна из них — гипотеза о возможности очищения полярного бассейна от льдов — прозвучала особенно жизненно.

— Проследите линию дрейфа великого Нансена, — говорил профессор. — Что преградило дорогу его «Фраму»? Какой гигантский барьер, помимо Гренландии, мешает продвижению льдов на запад? Мы смело можем предположить, что загадка этого торможения — земля. И она должна быть открыта нами...

— Мы взорвем ее к чорту! — подал реплику Уткин.

Все невольно рассмеялись.

— Браво, Уткин, ты будешь ее подрывать!

Скрывая улыбку, Бесфамильный позвонил, призывая к порядку не в меру развеселившихся остряков.

Прослушав интересный доклад профессора и утвердив текст приветственных телеграмм на Большую землю, все отправились в столовую. Здесь не было сдерживающего страсти звонка Бесфамильного, и смолкнувший было в начале ужина разговор стал опять оживленным. Смелая мысль профессора Бахметьева, подтвержденная материалами гидролога Семенова, взволновала всех.

— Экспериментальный полет Иванова, — говорил Бесфамильный, склонившись к Беляйкину, — принес нам неожиданно богатый материал. Вы помните, Юрий Давидович, результаты их промеров? Чем дальше на запад, тем мельче и мельче становилось море. Пока все идет как по нотам, и кто знает, может быть будущий год принес с собой окончательное подтверждение нашей теории, и мы разгадаем загадку ледового погреба...

Начальник экспедиции рассеянно слушал летчика, наблюдая за своими подчиненными. Все они были «в форме», как говорят спортсмены. Видимо, сказывались ежедневные прогулки на лыжах и здоровый санаторный режим, введенный врачом Гореловым. Многие бросили курить. Алкоголь был изгнан из употребления еще в Архангельске.

— Какой прекрасный народ, — не скрывая восхищения, произнес начальник экспедиции. — Кто может сомневаться в том, что с таким народом мы выполним свои задачи? Да, белое пятно доживает свои последние дни!..

Движением локтя он пригласил к наблюдениям Бесфамильного.

Долго еще беседовали зимовщики в этот вечер. Он ярким воспоминанием надолго остался в памяти у всех.

*

Размеренные, наполненные трудом, учебой и разумным отдыхом проходили дни. Если говорить откровенно, то «недоволен» зимовкой остался только один Уткин. Ему пока было абсолютно нечего сообщать своей редакции, и он чувствовал

себя лодырем. Правда, первое время он надеялся на пургу. Но и она ничего не изменила в размеренной жизни зимовщиков. В конце концов, убедившись, что, сидя в теплой, уютной комнате, не получишь новых впечатлений, которые можно было бы передать своей газете, он со всей присущей ему энергией переключился на изучение авиационных моторов. Егоров и Киш приветствовали это решение: в лице Уткина они получали смышленого и энергичного помощника. Он же работал с рвением, глубоко затаив решение умолить Бесфамильного взять его с собой на полюс. «Не откажется же он от лишнего механика», самоуверенно мечтал журналист, десятый раз совершая этот полет в своем воображении.

Полярная ночь подходила к концу.

ЕСТЬ БАЗА!

В ВОЗДУХЕ чувствовалось приближение весны. Темнота понемногу рассеивалась, и порой казалось, что уже несколько суток подряд тянется неуверенное серенькое утро, напоминающее зимние предрассветные часы на Большой земле. Небо зябко куталось в тяжелые снеговые тучи, и радостный солнечный свет на несколько минут в сутки пробивался через них. С каждым днем этих минут становилось больше.

В конце марта начальник экспедиции приказал приступить к сборке самолетов. Маленький коллектив экспедиции с ра-

достью принялся за дело. Использовалась каждая светлая минутка.

Скоро работа развернулась на полный ход. Света нехватало, и площадка, где провели зиму самолеты, осветилась яркими лучами прожекторов.

С каждым днем становилось светлее, а в начале апреля установились ясные дни.

Работа подходила к концу.

12 апреля Блинов сообщил, что его группа уже подготовила самолеты и он ждет распоряжения о вылете. На следующий день доложил о своей готовности к полету и Бесфамильный. Он закончил сборку своего «Г-2» и опробовал его в воздухе, сделав несколько кругов над бухтой.

Беляйкин торопил Иванова:

— Скорее кончайте со сборкой своих самолетов. Нам нужна база...

Иванов и сам отлично понимал, что нужно спешить. Для успеха дела следовало как можно раньше начать полеты, чтобы максимально использовать наиболее благоприятное время — весну и начало полярного лета. Но с моторами, как на грех, не ладилось. Риск в самом зародыше был изгнан из арсенала экспедиции, и мотористы, чувствуя ответственность за судьбу экспедиции, добивались безупречного состояния материальной части.

Наконец 14 апреля «З-1», а за ним и «П-6» поднялись в воздух. Затаив дыхание, люди следили за полетом красивых машин...

После кратковременного полета Иванов, как всегда, совершил классическую посадку на лед бухты, подрулил к берегу и выключил моторы. К машине подбежал руководивший осмотром инженер Уралов.

— Ну, как?

Иванов молча пожал руку инженеру, и беспокойные огоньки погасли в его глазах.

— Завтра летим, — сказал летчик.

*

До начала ответственного полета оставались считанные часы. Начальнику экспедиции не пришлось тратить драгоценное время на инструктирование экипажа. Люди, проверенные

на практической работе во время прошлогодних полетов, отлично знали свои обязанности. Да и зимовка не пропала даром. Не один день, когда над островом Гукера злобствовала пурга и ничто живое не решалось показать нос из своей норы, они провели над картой. На ней карандашными линиями был вычерчен почти равнобедренный треугольник. Его вершина упиралась в центр белого пятна — в Северный полюс, а основание покоилось на Земле Франца-Иосифа и острове Западный Шпицберген.

Где-то близко от центра этого треугольника была осторожно проколота острой иголкой циркуля и аккуратно обведена кружочком точка посадки самолета в прошлом году. От нее шел на запад ломаный карандашный штрих первого дрейфа.

Изучая характер льдов и их дрейфов в этом районе Арктики, разрабатывая накопленные во время прошлогоднего полета материалы, возглавляемый академиком Беляйкиным коллектив ученых вместе с группой Иванова пришел к единственному выводу, что базу следует организовать на месте прошлогодней посадки.

Тогда же возникла первая мысль о «неудачниках». Ее выразил Киш:

— Хорошо, мы организуем базу, — сказал он. — Наш радиомаяк встретит, приведет к базе и проводит до полюса самолеты Бесфамильного и Блинова. Тщательность подготовки к полетам исключила возможность аварий по вине материальной части. Но давайте предположим невероятное: один из самолетов, не достигнув полюса, сделает вынужденную посадку где-то между базой и полюсом. Что делать нам? Продолжать обслуживание севших на полюсе или помогать терпящим бедствие товарищам? Я сознательно ставлю вопрос «или — или». Так и будет на самом деле. Располагающая лишь одной тяжелой машиной база станет в затруднительное положение: начинать спасательные работы или не начинать? Вылетишь, а вдруг в это время потребуется срочная помощь находящимся на полюсе.

Предположение Киша всех заставило крепко задуматься. Вспыхнул яростный спор. Трезвый голос Киша, поддержанный Беляйкиным, не утонул в массе голосов, уверенных в безусловной победе.

Решение пришло неожиданное и по-полярному суровое:

— Продолжать работу, предоставив аварийщикам выходить из положения своими силами. Материальная часть безупречна, и авария может произойти только по вине людей. Пусть путешествие по льдинам послужит им наказанием за небрежность. Только в крайнем случае, если в числе экипажа потерпевшего аварию самолета окажутся больные или раненые, с базы вылетит им на помощь Титов на своем «П-6».

Беляйкин же приказал дополнительно погрузить в самолет двухмесячный аварийный запас продовольствия.

Это решение и распоряжение начальника экспедиции еще зимой было передано по радио на Шпицберген группе Блинова.

Тогда же научным штабом экспедиции был разработан подробнейший список вещей и научных приборов, которые следовало взять с собой. Сейчас все хозяйство уже погружено во вместительную кабину «З-1», и осталось только лишний раз проверить себя.

Как бы подчиняясь страстному желанию людей — поскорее начать работу, стих разыгравшийся было ветер, и установилась ясная морозная погода. В небе — ни облачка. Хоть сейчас лети! И начальнику экспедиции пришлось немало потратить времени, убеждая взвинченных людей отдохнуть хотя бы несколько часов. Им хотелось вылетать немедленно...

Рано утром 15 апреля «З-1» и «П-6» покинули гостеприимную бухту Тихую. Через два с половиной часа Иванов, благополучно сев на лед будущей базы, сообщал Беляйкину:

— Ваши предположения оправдались полностью. Ледовая обстановка значительно лучше прошлогодней. Во время полета через каждые пять-десять километров, а иногда и чаще, встречались громадные ледяные поля — готовые аэродромы. Лед ровен и чист, почти нигде нет надувов и заструг. Пурга и снегопады немало поработали над тем, чтобы сравнять все неровности льда. Морозы превратили верхний слой снега в твердый, как сахар, наст. На нем наши самолеты держатся, как пушинки на воде...

Через час, передавая очередную сводку погоды, Иванов доложил, что «работы по организации мастерских, научной базы и оборудованию посадочной площадки идут полным ходом».

— Обнаружено первое последствие нашей непредусмотрительности, — добавил он. — Здесь снег настолько ярок, что работать в прошлогодних светофильтрах невозможно. Напялили по две пары очков. Предупредите Бесфамильного и Блинова, чтобы взяли с собой самые темные светофильтры желтозеленого тона. Пусть каждый проверит, хорошо ли очки прижимаются к надбровным дугам. Свет проникает в отверстия и может ослепить в полчаса.

— Хорошо, спасибо, — ответил начальник экспедиции. — Сегодня же дайте мне на пробу свой радиомаяк. Завтра ждите Бесфамильного.

— Так скоро?

— Бесфамильный привезет вам бензин...

Вечером были взаимно проверены оба радиомаяка: и базы, и бухты Тихой. Запеленгованная база Иванова точкой с красным флажком прочно обосновалась на оперативной карте начальника экспедиции.

*

В бухте работа не прекращалась ни на минуту. Трактор с прицепленными к нему неуклюжими санями сделал два рейса от склада до аэродрома. Он доставил целую гору запаянных бидонов с горючим. Скоро все бидоны исчезли в чреве гиганта «Г-2», превращенного в «летающую цистерну». Кроме горючего, туда погрузили две «аварийных» собачьих упряжки. Двадцать два четвероногих пассажира с громким лаем заняли свои места.

Утром все четыре мотора «Г-2» мерно тарахтели на малом газу. Егоров еще раз обошел кругом свое детище, залез на свое место и, в знак готовности, поднял руку. Бесфамильный уже сидел за штурвалом, недоумевая, почему медлит и не дает старта Беляйкин.

Начальник экспедиции стоял немного поодаль от готовой к полету машины. Около него, отчаянно жестикулируя, вертелся Уткин. Он в чем-то горячо убеждал Беляйкина. Наконец тот, повидимому не выдержав напора энергичного журналиста, безнадежно махнул рукой, и Уткин со всех ног помчался к самолету.

Беляйкин взмахнул фуражкой. Егоров привычным движением одновременно передвинул все четыре сектора газа, и мо-

торы оглушительно взревели. Мягко оторвавшись, «Г-2» пошел в воздух.

До базы около шестисот километров. Это полтора-два часа нормального полета. Но сегодня, как на зло, дует ровный встречный ветер. Бесфамильному это не улыбалось, и он полез вверх. На высоте тысяча пятьсот метров, где ветер изменился и стал попутно-боковым, самолет лег на курс.

Четко управлял своей любимой машиной Бесфамильный. Даже в этом маленьком перелете он старался погасить волнение, невольно возникающее при мысли, что он впервые летит в Арктике. Словно осторожный бегун, сдерживающий в себе желание преждевременно обойти противника (и при этом потратить силы до финиша), Бесфамильный сознательно выключил из сферы своих переживаний всяческие волнения.

В ушах привычно звучали однообразные сигналы радиомаяка базы. Опасаясь за целость своих барабанных перепонок, Бесфамильный приказал приглушить его прием.

В пассажирской кабине, пристроившись среди бидонов, работал Уткин. Блокнот кончался, но он готов был писать без конца. Телеграмма вырастала до катастрофических размеров. Взволнованный полетом, он не заметил, как летит время. А часы, бесстрастные часы, показывали, что самолет находится недалеко от цели и надо спешить. Уткин знал «тяжелый характер» Иванова и был уверен, что тот не разрешит передавать эту радиограмму через свою рацию. Пробравшись к Слабогрудову, он передал ему кипу листков с надписью на первом крупно: «Валяй. Пока передашь это — я кончу».

Пробежав глазами записку, не снимая наушников, радист отрицательно покачал головой и, взяв из рук Уткина вечное перо, начертил на уголке:

— Спроси разрешения командира.

Бесфамильный разрешил передать слов тридцать—сорок. Это расстроило Уткина, но здесь спорить не станешь. Он уныло поплелся к своему месту и принялся за самую неприятную для каждого журналиста работу — сокращать самому...

Через два часа с минутами после вылета Бесфамильный заметил впереди прямо по курсу столб черного дыма. Почти одновременно Слабогрудов услышал знакомый голос Фунтова:

— Мы вас видим. Для посадки все готово.

Егоров сбавил обороты моторов.

★

Впервые в истории освоения Арктики на льдине, дрейфующей где-то около восемьдесят пятого градуса северной широты, собралось столько людей. Участники прошлогоднего перелета «З-1» здесь чувствовали себя как дома. Они уже «обжили» льдину и как дорогих гостей принимали Бесфамильного и его экипаж.

Пока гости обнимались с хозяевами, Уткин не терял времени даром. Он успел обежать весь лагерь Иванова, сунуть нос в каждую палатку. Через несколько минут после прилета он не хуже хозяев знал расположение лагеря. Вот в этих двух палатках из оранжевого шелка, что позади самолетов,— мастерские и моторная наземной рации базы. Светложелтая палатка слева — склад аппаратуры гидролога Сидорова и его научный центр. Покрытые палаткой штабеля — продовольственный склад.

Пока Уткин знакомился с лагерем, началась разгрузка самолета Бесфамильного. Выпущенные на волю собаки с громким лаем бросились врассыпную. На шум обернулся Уткин. Иванов, страшно не любящий, когда кто-нибудь «болтается без дела», крикнул ему:

— Егор, по тебе бидоны соскучились!

Уткин бросился на помощь товарищам.

Скоро рядом с продовольственным складом выросла внушительная пирамида бидонов.

Окончив работу, все собрались в просторной кабине «Г-2». Киш вспомнил о своих кулинарных способностях и накормил всех на славу. Настроение поднялось еще выше, когда Вишневский сообщил результаты своих двухдневных наблюдений:

— Погода будет устойчивой. Я обещаю на неделю вперед ясные, морозные, безветреные дни...

— Не может быть! — притворно удивился Иванов и добавил: — У твоей новости, Вишневский, седая борода выросла. Давно известно, что апрель и половина мая в этих широтах отличаются устойчивой погодой.

— Девяносто процентов времени приходится на долю тихой и ясной погоды, — без обиды подтвердил Вишневский.

— Значит, эти дни надо использовать на все сто процентов, — подхватил Бесфамильный. — Нам сегодня же нужно вернуться в Тихую.

Отлет был назначен через два часа. За это время Уткин успел выпустить «стенновочку» и вручить Фунтову объемистую радиограмму. Неудивительно, что после всего этого он обрел душевный покой и летел обратно, испытывая полное удовлетворение жизнью.

ПЕРВЫЕ ПОПЫТКИ

ВЫЛЕТ назначен на 20 апреля. Для Блинова, который уже давно доложил о своей готовности наступили мучительные дни. Добродушный толстяк не находил себе места.

— Чорт их знает, — ругался он, — сидят себе, дьяволы, и в ус не дуют! Погодка-то какая, а мы зря время проводим...

Аня не раз приставала к Блинову с предложением опробовать самолеты в воздухе.

— На земле — все как надо, — волнуясь говорила она, — а в воздухе неизвестно, как машины поведут себя. Не штука — целую зиму под снегом провели.

— Дело предлагает наша девушка, старик, — поддерживал Аню летчик «П-6» Викторов. — Надо бы поразмяться маленько...

Но «старик» был неумолим. Он не отходил от рации, ожидая, что с минуты на минуту «они опомнятся» и Беляйкин прикажет вылетать. Нервничая сам, он порядком издергал своих людей: четверо суток они не отходили от самолетов, с минуты на минуту ожидая сигнала к вылету.

Вылет задерживался по двум причинам. Во-первых, метеорологам экспедиции, которые каждый час получали сводки погоды с сотен советских и иностранных метеорологических станций арктического побережья, все карты спутали показания Вишневского с базы. Для длительного и сколько-нибудь надежного прогноза погоды в районе предстоящих полетов им нужно было время, и они настаивали на вылете никак не раньше 22—23 апреля. Зная особенности высоких широт, Беляйкин торопился и поэтому урезал слишком осторожный, по его мнению, срок метеорологов. Во-вторых, не мало времени требовали монтаж и испытания самолетов «Г-2» и «В-45». По проекту Бесфамильного, эти самолеты для полета на полюс должны быть «спарены». Предстояло укрепить одноместную машину Шевченко «на спине» многоместного гиганта «Г-2».

Комплектуя экспедицию машинами, Бесфамильный остановил свой выбор на самолете истребительного типа «В-45» потому, что хотел иметь в своем распоряжении — для разведки, а если потребуется, то и для связи — легкую, выносливую и исключительно быстроходную машину. Из современных самолетов все эти качества счастливо сочетал в себе только «В-45». Поэтому Бесфамильный, остановившись на нем, пренебрег некоторыми неудобствами его использования. Обладая значительно большей, чем «Г-2», крейсерской скоростью, он не мог итти в строю с этой тяжелой машиной. К тому же он принимал запас горючего всего на четыре часа полета, что было явно недостаточно.

Не желая терять преимуществ «В-45», Бесфамильный пришел к единственному выводу: машины необходимо «спарить». Этим сейчас и занимались механики в бухте Тихой.

Сама по себе идея спаренного полета была не нова. Еще

несколько лет тому назад она применялась в заграничной военной авиации. Но в Арктике ее впервые осуществлял Бесфамильный, и в этом была основная трудность...

Монтаж самолетов занял двое суток. Наконец одномоторный «ястребок» Шевченко удалось поднять и прочно закрепить на спине четырехмоторного «Г-2». Получилась, по существу, не четырех-, а пятимоторная машина. «Г-2» теперь напоминал гигантскую тюленихи с новорожденным бельком на спине. Это сравнение можно продолжить, если вспомнить, что в полете «В-45» мог питаться горючим от магистрали «Г-2».

Крепление самолетов, сделанное по чертежам Бесфамильного, отличалось той особенностью, что во время полета Шевченко одним нажатием кнопки мог отделить свою машину от «Г-2» и продолжать полет самостоятельно. Это было сделано для того, чтобы на полюсе Шевченко сел первым, обследовал площадку и выложил знаки, облегчающие посадку тяжелой машины.

★

Утром 20 апреля в Тихой и на Шпицбергене не мог спать ни один человек. Участники экспедиции, зимовщики, команда ледокола «Иосиф Сталин» — все с самого раннего утра толпились у зачехленных самолетов.

Как и предсказывали метеорологи, погода благоприятствовала перелету. Ясно. Тихо. Восемнадцатиградусный мороз казался приятной прохладой после сорокаградусных морозов зимы. Правда, со Шпицбергена сообщили, что над замерзшим морем несмело рождается туман. Но этому никто не придал особого значения: небо, насколько хватал глаз, было чисто от облаков.

В восемь часов утра летчики получили последнюю, весьма оптимистическую сводку погоды.

— Летим, — подытожил невысказанные мнения Бесфамильный.

— Да, можно лететь, — согласился Беляйкин.

Начальник экспедиции запросил по радио Шпицберген:

— Как с погодой?

— К вылету готовы, — ответил Блинов. — Но над морем не расходится легкий туман, появившийся несколько часов назад. Разрешите переждать?

Задавая последний вопрос, Блинов не сомневался, что начальник экспедиции прикажет вылететь, несмотря на это пустяковое препятствие. Но ответ начальника экспедиции прозвучал для него как неожиданный взрыв:

— Туман переждите. Бесфамильный вылетает. Вы вылетайте самостоятельно после того, как разойдется туман. Держите со мной непрерывную связь...

Считая на этом разговор оконченным, начальник экспедиции отправился на аэродром. Там шли последние приготовления. Бесфамильный лично проверил взятое на борт имущество. Доктор Горелов, еще вчера тщательно проверивший состояние здоровья всех отправляющихся на полюс, все же не мог сидеть сложа руки. Собрав вокруг себя свободных от последних приготовлений людей, он объяснял им, как пользоваться противоцынготными средствами.

Егоров методически, один за другим, опробовал все пять моторов.

Бесфамильный подошел к начальнику экспедиции и, взяв под козырек, доложил:

— Самолеты и экипаж готовы к выполнению поставленной задачи!

Беляйкин расцеловался с Бесфамильным и крепко пожал руки всем участникам перелета.

— В добрый путь!

Бесфамильный круто повернулся и скомандовал:

— По местам!

Начальник экспедиции поднял руку — это было сигналом. Егоров дал газ. Тяжело взревев моторами, «спаренные» самолеты пошли на взлет.

Набрав триста метров, Бесфамильный сделал два круга над бухтой и, убедившись, что все моторы работают хорошо, а приборы дают правильные показания, по внутреннему телефону спросил Шевченко:

— Как себя чувствуешь?

— Вези, дело идет хорошо.

Прислушиваясь к возникшим сигналам радиомаяка базы, Бесфамильный взял курс на север.

★

В этот день Уткин неотступно следовал за начальником экспедиции. Он уже послал в Москву радиограмму о вылете

звена Бесфамильного и сейчас сидел в радиоаппаратной бухты — главном штабе экспедиции. Его интересовало все, и он был в курсе всех событий.

Накануне вылета Бесфамильного Уткин был, кажется, единственным человеком на Земле Франца-Иосифа, не разделявшим общей радости. С мрачным видом он расхаживал между снующими по всем направлениям радостными людьми. И этому были свои причины: Беляйкин наотрез отказался посылать его радиограммы во все время перелета на полюс.

Журналист понимал, что, получив ответственное задание — держать непрерывную связь с обоими летящими самолетами (тогда еще было неизвестно, что Блинов задержится), рация будет просто не в состоянии обслуживать его. Правительственная рация советского городка, кроме обычной работы, почти непрерывно принимала для экспедиции метеосводки со всего побережья Арктики и могла уделить Уткину не больше двух-трех минут в сутки. Все это было совершенно правильно. Но журналист чувствовал и свою ответственность буквально перед всем миром: он — единственный журналист здесь, в Арктике, и от него весь мир жадно ждет сообщения о новой героической эпопее советских летчиков. Он не имеет права молчать! И разве выход — несколько десятков слов в сутки?

Уткин мучился, ругал себя за то, что, понадеявшись на рацию экспедиции, не взял с собой собственной, и, напрягая всю свою фантазию, искал выхода из, казалось, безвыходного положения. Лишь в самый последний момент его озарила счастливая идея: ледокол!

Да, именно ледокол «Иосиф Сталин» мог спасти Уткина от вынужденного молчания. Целую зиму молчавшая рация ледокола должна заговорить и рассказать всему миру о новой победе большевиков.

Уткин почему-то сорвал с себя шапку и, размахивая ею как знаменем, бросился искать начальника экспедиции.

Беляйкин был в не менее затруднительном положении. Он понимал, что Уткину надо помочь; что внезапное молчание, наступившее в самый ответственный момент работы экспедиции, может быть неправильно понято, и это чревато всякими, порой неприятными, но во всяком случае никому не нужными последствиями. И вместе с тем, он знал лучше, чем кто-либо, что только беспрерывная связь обеспечит успех грандиозного

плана. Поэтому он с радостью ухватился за предложение Уткина и отдал ему «на откуп» рацию ледокола.

Уткин торжествовал. Радиорубка ледокола «Иосиф Сталин» была соединена прямым проводом с находящейся на земле радиоаппаратной экспедиции, и в ней была установлена круглосуточная вахта.

Сейчас Уткин не отходил от телефона. Он диктовал радисту «своей» рации все, что слышал и видел. И на другой день все газеты мира напечатали его радиограммы.

Благодаря Уткину, на другой день после вылета самолетов на полюс весь мир узнал, что летчик Михаил Бесфамильный — талантливый пилот Советской страны, немало полетал на Севере; что он потерпел тяжелую аварию у Ляховских островов, когда, рискуя жизнью, спас жизни десятков отрезанных от всего мира зимовщиков. Весь мир узнал, что с Бесфамильным полетел его бортмеханик Егоров — «огромной воли человек, типа диккенсовского водителя почтовых карет», как характеризовал его Уткин; что полетел метеоролог Байер — молодой человек с задатками большого ученого, прекрасно разбирающийся во всех хитростях полярной погоды; что полетел молодой Павлик Канин — комсомолец, аэронавигатор и штурман; что полетел радист Слабогрудов — тот самый радист, знаки которого по четкости и ясности известны всей Европе; что полетел наконец известный гидролог — профессор Бахметьев.

Летчику Шевченко и его замечательному самолету «В-45» было посвящено несколько больше места, чем остальным. Объяснялось это тем, что имя Шевченко, в недавнем прошлом блестящего летчика-истребителя, уже неоднократно мелькало в печати. Именно Шевченко поручалась демонстрация новых истребительных и спортивных машин. Его искусство в области фигурного полета приводило в восхищение каждого, кому приходилось любоваться его артистической работой.

*

Звено Бесфамильного шло на север, к влекущему тысячи людей полюсу.

Внизу расстилалась однообразная ледяная пустыня без единого темного пятнышка. Порой казалось, что эта пустыня будет тянуться вечно. Через два часа сорок минут полета

на горизонте показались быстро приближающиеся столбы черного дыма — ориентиры базы Иванова. Утомленный однообразием, глаз отдыхал даже на этом незатейливом изменении пейзажа.

Скоро летящие на север люди увидели под собой прекрасный аэродром, отмеченный черно-желтыми полотнищами по углам. В южной части аэродрома разложено «Т», как бы приглашая: «Пожалуйста, садитесь, все готово!» Но сделанная цветным порошком крупная надпись: «Счастливого пути!» свидетельствовала о том, что находящиеся внизу люди не ожидали посадки.

Проводив взглядом яркие палатки базы, Бесфамильный передал привет и направил свой самолет строго на север, к полюсу. Моторы пели свою однообразную песню. Приборы, за исключением рыскавшего магнитного компаса, работали безотказно.

Все шло как нельзя лучше.

Павлик Канин, сидевший в пассажирской кабине, нахмурив брови, высчитывал солнечный угол. Он определял высоту солнца над горизонтом и вслед за этим — позиционную линию на условном отрезке земной сферы. Это был сложный метод астрономической ориентировки, дающий возможность с большой точностью определить местонахождение самолета. Насколько точен этот способ, можно судить по такому примеру. Однажды португалец Кутинхо вылетел из Лиссабона в Южную Америку. Пользуясь этим методом, он пролетел тысячу пятьсот километров над гладью Атлантики и сел, как было условлено, на маленьком островке радиусом в полкилометра. Воздушно-астрономический способ ориентировки точно привел его к намеченной цели — кусочку земли, затерянному в пустыне океана...

Канин и Бесфамильный больше чем другие верили в этот метод, но им можно пользоваться только при ясном небе. А тут как на зло впереди показались облака...

Конечно, Арктика богата неожиданностями, но в серьезность возникшего препятствия не хотелось верить. Вспоминались более правдоподобные (не потому ли, что они более желанны?) предсказания метеорологов. Но облака остаются облаками, и Бесфамильный, чтобы не терять из поля зрения льдов, пошел вниз, под облака, рассчитывая, что они скоро кончатся. Облака густели. Вырастало беспокойство. Вспомина-

лись неоднократные предупреждения метеорологов: «Полюс — место, где заготавливается погода для всего земного шара. Скопление облаков на нем — вещь весьма вероятная».

Облака густели, снижались, давили к земле. Не желая терять возможности посадки, Бесфамильный снижался вместе с ними и теперь шел уже на высоте всего трехсот метров. «Какая мерзость, — думал он, — давит словно грязный потолок курной избы».

Магнитный компас давно отказал, солнечный стал бесполезен. Шли только по указаниям радиомаяка Иванова.

Видимость непрерывно ухудшалась. Внизу все сливалось в один грязно-белый фон. А облака все давили и давили. До земли осталось всего около ста метров. Надвинулась опасность. Видимость плохая — того и гляди врежешься в высокую ледяную гору.

Делать нечего, и, пользуясь опытом слепого полета, Бесфамильный вошел в облака. Более высокая, чем окружающий воздух, температура облаков создавала опасность обледенения. Егоров привел в действие специальные аппараты. Расположенные внутри кромок крыльев, они непрерывно омывали особой жидкостью переднюю часть крыла, предохраняя ее от обледенения.

«В-45» этими аппаратами оборудован не был, и это сейчас было самым неприятным. Обледенев, маленький самолет значительно отяжелеет, потеряет свои аэродинамические качества и...

— У тебя еще нет льда? — крикнул в телефонную трубку Бесфамильный.

— Пока ничего не заметно. Что будет нового — доложу.

На высоте семисот метров снова показалось солнце, но температура упала. Началось обледенение. Пришлось снова лезть в облака.

«Что делать? — думал Бесфамильный. — Итти вперед можно, но какая погода на полюсе? Если и там земля закрыта облаками, то посадка сопряжена с большим риском, а рисковать мы не хотим».

Он обратился к Шевченко, и тот посоветовал вернуться и переждать погоду на базе.

Доложив обо всем начальнику экспедиции, Бесфамильный высказал ему свое мнение. Тот категорически запретил продолжать полет и приказал вернуться на базу.

С чувством большой досады Бесфамильный развернулся на сто восемьдесят градусов и пошел обратно. Он был уверен, что не сегодня — завтра погода исправится и он все равно достигнет полюса. Но неудача первого, так хорошо начавшегося полета переживалась мучительно. Как-то сразу ослабло напряжение, ушла радость.

Сидящий наверху Шевченко, как томящийся от бездействия извозчик, хлопал себя рукавицами по бокам. Мотор его самолета работал на малом газу и не подавал тепла в калорифер. В кабине было так же холодно, как и в воздухе.

— Вместе будем садиться или порознь? — спросил он Бесфамильного.

— Вместе, а то потом тебя не поднимешь. Облегчи свой самолет, спусти бензин в мои баки.

Посветлело. Вот и солнце! Оказывается, за это время облачность дошла почти до базы. Вынырнув из облаков, Бесфамильный почти сейчас же повел самолет на посадку.

*

Обед проходил в молчании. Никому не хотелось говорить. Еще несколько часов назад все были уверены, что сегодняшний вечер пройдет иначе.

— А как дела у Блинова? — нарушил тягостную тишину Егоров. — Ничего не слышно?

— Молчит, упорно молчит, — ответил радист. — Наверное, рация не ладится. Не отвечает ни мне, ни Беляйкину.

— Может, под шумок вылетел?

Разговор не клеился. Вынужденное молчание тяготило безмерно. Скоро все разошлись по своим койкам.

— Хорошо, что я бензин на базу забросил, — вспомнил Бесфамильный, укладываясь. — Иначе пришлось бы теперь топать в Тихую.

Иванов ничего не ответил.

*

Весь день 20 апреля над Шпицбергеном лежала плотная дымка тумана. Сдерживая себя, Блинов решил не рисковать и, выполняя приказ начальника экспедиции, дождаться хорошей погоды.

Скоро из Тихой сообщили, что Бесфамильному не удалось достичь полюса и он вернулся на базу.

«Бесфамильный сидит на базе, — думал Блинов, — значит, придется мне лететь на полюс первому, сделать то, что не удалось Бесфамильному».

Сказывалось нервное напряжение последних дней. Блинов чувствовал, что ему становится все труднее и труднее «держать себя в узде» и подчиняться разумным и осторожным распоряжениям Беляйкина. Росло могучее, непоборимое желание во что бы то ни стало достичь полюса первому. И он честно признавался самому себе в том, что в следующий раз у него вряд ли хватит сил, чтобы побороть это желание.

К счастью, туман не рассеивался. Взлететь было просто невозможно. Блинов решил воспользоваться этим и отдохнуть.

Повинуясь приказанию командира звена, весь экипаж отправился отдыхать. Дежурить у самолетов остался Курочкин. Он видел, как нехотя, лениво туман уходил на юг. Когда блеснули первые лучи солнца, освобожденного от грязно-серого покрова, штурман решил, что пора готовить самолеты, и бросился к домику.

— Вставай, вставай! — кричал он, барабаня в дверь комнаты Бирюковой. — Ясно, погода хорошая!

— Сейчас, Курочкин, не ломись.

Через несколько минут они были на берегу у своих самолетов. Вскоре сюда собрались все участники перелета. Последним явился Грохотов. Вид у него был невыносимо скучный.

Пока мотористы и инженер проверяли моторы обоих самолетов, Блинов по радио разговаривал с начальником экспедиции. Беляйкин разрешил вылететь немедленно, не дожидаясь Бесфамильного.

Обрадованный летчик торопил инженера, но тот продолжал упорно копаться в моторе самолета «П-6».

Немало прошло времени, прежде чем инженер подошел к Блинову и, предупредив, что состояние мотора «П-6» внушает ему серьезные опасения, предложил отложить полет.

— Мотор трясет, — сказал он. — Его необходимо тщательно проверить. Может быть, придется даже и заменить.

— Никакой оттяжки, — категорически заявил Блинов. — Нам дорога каждая минута хорошей погоды.

— Но я не могу ручаться за мотор...

Не привыкший к такому тону Блинов с удивлением поднял глаза на инженера. Но тот был уже далеко. Скоро мотор «П-6» ревел на полных оборотах.

В десять часов десять минут машины поднялись в воздух.

Поддерживая непрерывную связь друг с другом, Блинов и Викторов вели свои машины на северо-восток, слушая сигналы маяка с базы Иванова. Курочкин отмечал линию полета. Сутырин рассеянно смотрел в окно. Сидевший позади него Грохотов, видя внизу дикое нагромождение ледяных гор, с ужасом размышлял о возможности вынужденной посадки в этих пустынных местах и искренно раскаивался в своем решении участвовать в экспедиции...

В тринадцать часов с минутами Блинов увидел столб черного дыма, поднимающегося несколько справа от линии полета. Это была база Иванова.

Снизившись до трехсот метров, Блинов сделал широкий круг над базой. Внизу он увидел выстроившиеся в ряд три самолета, несколько разноцветных палаток и кучку размахивающих руками людей. «Прямо-таки центральный аэропорт, — подумал он: — Но почему же здесь только три машины?» И, лишь внимательно присмотревшись, он заметил «ястребок» Шевченко, примостившийся на широкой спине самолета Бесфамильного.

Хорошее начало полета и это открытие окончательно успокоили летчика. Теперь он был уверен в том, что первым достигнет полюса. Он не знал о новом распоряжении Беляйкина.

Трезво оценив свою неудачу, Бесфамильный предложил начальнику экспедиции внести некоторые поправки в первоначальный план. Он просил разрешить ему вылететь с базы после того, как Блинов сядет на полюсе. Несколько удивленный таким неожиданным предложением, Беляйкин попросил объяснений. Бесфамильный изложил свой план:

— Повидимому, ученые правы, и на полюсе следует ждать плохой погоды. Зачем нам рисковать всеми машинами? Я Блинова знаю, задерживать его больше нельзя — он может наделать глупостей. Пусть летит первым. Он сядет на полюсе или в районе полюса. А уж тогда, пользуясь его сведениями о погоде и его радиомаяком, я без малейшего риска достигну полюса. Таким образом задача нашей экспедиции будет безусловно выполнена.

Начальник экспедиции утвердил осторожное предложение Бесфамильного, сумевшего ради большей уверенности в благополучном исходе экспедиции, побороть в себе профессиональную гордость летчика.

Убедившись в правильности своих предположений, Блинов пошел на второй прощальный круг над базой. Сидевшая рядом с ним Аня с беспокойством смотрела вниз. В кучке приветствовавших их малюсеньких людей она пыталась угадать фигурку Иванова. Ей так и не удалось это: Блинов твердой рукой направил свою машину на север.

★

Советские самолеты уверенно шли вперед, к сердцу Арктики, к загадочному полюсу. Через каждые десять минут база запрашивала у Блинова погоду. Блинов неизменно отвечал, что погода ясная. Так прошел час. Потом в сообщениях Блинова стали проскальзывать неуверенные нотки, и в конце концов он неохотно сообщил, что местами стал появляться туман. Следующая сводка была совсем мрачной. «Высота тысяча метров, идем над сплошным туманом».

Иванов посоветовал вернуться, но Блинов даже не ответил: его решение «достичь полюса во что бы то ни стало» было твердо и непоколебимо. Ориентируясь по сигналам маяка базы, он продолжал упорно вести самолет к полюсу, рассчитывая, что в тумане появятся окна.

Туман поднимался все выше и выше, и самолеты шли уже на высоте тысяча пятьсот метров. Термометр упал до тридцати пяти градусов.

Узнав о том, что Иванов советовал вернуться, Грохотов увял окончательно. Вынув блокнот, он написал: «Товарищ Блинов, я считаю, что нам необходимо вернуться. Мы подвергаемся слишком большому риску», и передал записку Блинову. Тот, не читая, скомкал ее и бросил под ноги.

Самолет Викторова шел все время слева, не отставая от большой машины. Блинов ни на минуту не упускал его из поля зрения. Вдруг он заметил, что у «П-6» остановился винт. Самолет клюнул носом и камнем пошел в туман.

— В чем дело? — крикнул по телефону Блинов. — Курочкин, спроси, в чем дело.

— У него остановился винт.

— Это я и сам вижу. Спроси, в чем дело.

Убедившись, что с Викторовым связь есть, Курочкин передал ему вопрос командира. Выслушав ответ, он хотел передать его Блинову, но внезапно обнаружил, что внутренний телефон не работает. Он не заметил, как второпях выдернул локтем клеммы из штепселя.

Штурман чертыхнулся, жестом подозвал к себе сидевшего рядом Грохотова и поручил ему на словах передать сообщение Викторова. На-смерть напуганный Грохотов так невнятно передал сообщение, что Блинов послал его к чорту и кивнул Ане. Узнав, в чем дело, она прокричала ему в ухо:

— Викторов планирует. Остановился мотор. Сейчас у него высота пятьсот метров. Если через сто метров не выйдет из тумана, решил выбрасываться с парашютом...

Аня еще раз сбегала к радисту и вернулась с радостным сообщением о том, что на высоте четырехсот метров Викторов вышел из тумана и обнаружил много ровных льдин.

— Давай снижаться, — предложила она, — иначе мы его потеряем.

Хорошие вести успокоили Курочкина. Он легко обнаружил свою оплошность и включил телефон. В это время Блинов говорил Ане:

— Передай, что мы идем на посадку, пусть выложат «Т».

— Есть! — ответил в телефон Курочкин.

Аня поняла, что телефон заработал, и уселась на свое место.

«Г-1» круто пошел вниз. Почувствовав это, Грохотов вздрогнул, бросился к Блинову и заорал ему на ухо:

— Почему вы снижаетесь? Вы не имеете права подвергать нас риску!

Блинов нетерпеливо передернул плечами, продолжая снижаться. Вне себя от страха, метеоролог схватил летчика за плечи, мешая ему управлять самолетом. Бывшая невольной свидетельницей этой дикой сцены Аня так сильно толкнула своего поклонника, что он вылетел из рубки в пассажирскую кабину.

— Чортов хвастунишка! — крикнула она, запирая за ним дверь.

Туман кончился. С высоты в четыреста метров Блинов увидел «П-6», торчащий хвостом вверх. Видимо, второпях Викторов «промазал» намеченную площадку, и его самолет,

ударившись о льдину, скапотировал. В стороне от потерпевшей аварию машины на большой льдине уже было разложено черное полотнище «Т» и бежали два человека. Вскоре они улеглись на льду метрах в ста друг от друга, впереди «Т». Блинов понял и оценил заботу товарищей: они себя превратили в «полотнища», чтобы по ним он лучше почувствовал высоту и во́-время выравнял самолет на посадке.

Сделав круг, Блинов благополучно сел.

— В чем дело? Что с мотором? — крикнул он Викторову.

— Лопнул коленчатый вал, — тихо проговорил Викторов, поднимаясь и стряхивая снег с меховой одежды. — Сначала сильно затрясло мотор, а потом... Что было потом, ты видел сам.

— Ладно, сейчас рассуждать некогда, — торопился Блинов. — Самолет придется бросить. Снимите и грузите ко мне все ценное. Придется лететь дальше на одной машине.

Не останавливая мотор «Г-1», все принялись за работу. С разбитого самолета перегрузили запас продовольствия, сняли ценные приборы, перекачали двести пятьдесят килограммов горючего. Работа была кончена, и «Г-1» поднялся в воздух. Теперь на его борту было уже не пять, а семь человек.

В воздухе Курочкин немедленно возобновил связь с базой и сообщил Иванову о случившемся. Его радиограмма заканчивалась двумя словами: «Полет продолжаем». Они лучше всего выражали решение Блинова. Как командир звена, он чувствовал, что авария «П-6» лежит на его ответственности. И теперь уже ничто не могло заставить его отказаться от принятого решения. Он был уверен, что только благополучной посадкой на полюсе он может искупить свою вину.

Солнца не видно, ориентироваться не по чему, почувствовавшие приближение полюса компасы давно не работают. Определить место посадки можно было только по времени. Сидя за штурвалом своей машины, летчик высчитывал:

— От базы до полюса — два с половиной часа полета. До вынужденной посадки летели полтора часа. Значит, через час под нами должен быть полюс...

Ровно через час Блинов заметил слева от курса коническую возвышенность, издали напоминающую сахарную голову.

— Стоп! — крикнул он Ане. — Не земля ли это?

Аня сбавила обороты моторов, и Блинов повел самолет к замеченной возвышенности.

Зрение не обмануло опытного летчика. Действительно, под ними был небольшой островок, покрытый остроконечными горами. Островок окружали ровные ледяные поля. Выбрав место, защищенное от ветра высокими горами, Блинов повел свой самолет вниз. На высоте пятьсот метров он пошел на круг и приказал Ане:

— Организуй, Бирюкова, прыжки с парашютом. Пусть прыгнут двое для подготовки аэродрома. С моторами я справлюсь сам.

Аня молча вышла из рубки и взглянула на расположившихся в пассажирской кабине людей. Все поняли решение командира и с выражением готовности смотрели на нее. Один Грохотов даже взглядом не встретил ее. Он сидел в кресле, уронив голову на руки. Бирюкова направилась к нему.

— Надевайте парашют, товарищ Грохотов, — холодно приказала она.

Метеоролог вздрогнул и стал сбивчиво отказываться:

— Что вы, Аня, у меня ноги слабые, еще в детстве сломаны...

— Вы говорили мне, что у вас есть восемьдесят экспериментальных прыжков.

— Да, но...

Не слушая его, девушка прилаживала лямки и застегивала карабины своего парашюта. Рядом, оправляя ранцы, стоял Викторов. Покончив с подгонкой парашютов и уложив в карманы шелковые полотнища, оба стояли у люка. Через распахнутую дверь пилотской будки была видна широкая спина Блинова. Он поднял руку. Натянув на лицо меховую маску, Аня бросилась в бездну. Вслед за ней прыгнул Викторов.

Курочкин торопливо передавал на базу:

— Судя по времени и скорости полета, мы достигли Северного полюса. Обнаружили землю. Двое прыгнули с парашютами для приема самолета с земли...

Через несколько минут он добавил:

— Идем на посадку, прерываем связь...

Иванов немедленно передал это сообщение начальнику экспедиции и приказал выключить радиомаяк. Уткин сорвал с рычага телефонную трубку, собираясь передать новость на Большую землю. Беляйкин остановил его:

— Не торопитесь, Уткин. Подождите, пока мы точно определим место их посадки...

В репродуктор послышался голос:

— Тихая, Тихая... Говорит «Г-1». Как нас слышно? Находимся в районе полюса. Сели благополучно. Солнце закрыто облаками. При первой возможности приступим к астрономическому определению местонахождения самолета.

— Поздравляю, — немедленно ответил Беляйкин. — Начинайте изучать открытую вами землю. Я вас пеленгую. Буду вызывать каждый час...

★

Высадившиеся на неизвестном острове «блиновцы» начали налаживать свое «хозяйство». Легко раненый во время аварии «П-6» бортмеханик Коршунов взялся за легкую работу — приготовление обеда. Курочкин налаживал наземную рацию. Остальные принялись выгружать научные приборы. Работали быстро, но сгоравшему от нетерпения профессору Сутырину казалось, что люди едва двигаются. Он страшно торопился, словно опасаясь, что ему не дадут здесь поработать.

— Спокойнее, профессор, — улыбаясь, говорил Блинов. — В нашем распоряжении месяц. Вам хватит времени...

После удачной посадки на полюсе к командиру звена вернулось его обычное расположение духа. Посмеиваясь, он с видом победителя прохаживался около суетящихся людей.

Ветер безжалостно рвал и разгонял тучи. Скоро выглянуло солнце. Курочкин бросился к приборам. Ему хотелось как можно скорее убедиться, что самолет находится если не на самом полюсе, то по крайней мере в нескольких километрах от него.

— Что за чорт? — выругался он, перечеркивая свои вычисления.

— Арифметику позабыл? Всяко бывает на полюсе, — с улыбкой обратился к нему Блинов. — Давай, я тебе помогу.

— Какая там арифметика, товарищ командир! Здесь дело серьезнее.

— Что такое? — не переставал улыбаться Блинов.

— Мы не на полюсе...

— Как?! Что ты говоришь? Где же мы?

— На восемьдесят девятом градусе северной широты. До полюса еще добрая сотня километров. Как видно, дул сильный встречный ветер...

— Чорт вас возьми!.. Чего же вы смотрели, штурман?

— Виноват, товарищ командир, не учел...

— Немедленно сообщите Иванову, что мы летим дальше

— Лететь нельзя, товарищ командир, — база выключила свой радиомаяк, а связь с ней у нас будет только через сорок минут.

— Подумаешь, напугал! Здесь и полету-то на полчаса. Долетим и без маяка, зато на полюсе будем первыми.

Ускользнувший «прямо из рук» полюс с новой силой всколыхнул уснувшие было страсти Блинова. Он решил, вопреки запрещению начальника экспедиции, взлететь и достичь полюса. На острове был объявлен аврал, и скоро «Г-1» покинул гостеприимный остров.

Почти сразу же после взлета самолет попал в тучи. Солнце пропало. Льдин не видно. Компасы вертелись, как карусели. Без спокойных сигналов радиомаяка, не видя льдин, Блинов с большим трудом держал прямую по жироскопическому компасу, стараясь подняться выше, чтобы не напороться на верхушки ледяных гор.

Не прошло и получаса, как Блинов, убедившись в собственном безрассудстве, решил вернуться обратно и сесть на старое место. Это оказалось труднее, чем он предполагал: покрытое туманом старое место ему обнаружить не удалось. Оставалось лететь наугад, что он и сделал.

Уже отчаявшись в благоприятном исходе полета, Блинов заметил промелькнувшее под самолетом окно. Развернувшись, он отыскал окно и круто пошел на снижение, с большим трудом выбрав более или менее подходящую льдину. Черные лохмы туч то и дело закрывали ее. Но выбора не было...

С самого начала полета Курочкин посылал в эфир свои позывные, пытаясь связаться с базой или Тихой. Он без конца повторял одни и те же слова: «База, база... Терпим бедствие, дайте маяк, дайте маяк». Но никто не слышал, никто не откликнулся на его призыв.

Бирюкова не узнавала своего летчика. Они давно летали вместе, и молодой механик привык к блиновской манере летать, к его спокойным, округлым и точным движениям. Сейчас он резко рвал руль, и самолет прыгал, как гигантская лягушка. Тучи беспощадно прижимали самолет к земле, он беспомощно кружил на месте, непрерывно снижаясь. «С такой высоты на парашюте не бросишься», с тоской подумала Аня.

Боясь потерять льдину, Блинов решительно пошел на посадку. Но определить высоту никак не удавалось. Скрипнув зубами, он сделал круг. В это время льдину почти совсем закрыло облаком. «Э-э, будь, что будет!» подумал Блинов и, убрав газ, стал выравнивать самолет. Сверху, снизу, с боков — кругом однообразная, тоскливая серость. Определить высоту невозможно. Но и дальше находиться в таком положении тоже невозможно. Надо садиться, садиться, чего бы это ни стоило!..

Как и следовало ожидать, летчик выравнял свою машину слишком высоко. Самолет внезапно провалился. Толчок, удар, треск, и со сломанными шасси обезображенный «Г-1» лежал среди торосов.

К счастью, во время этой «посадки» никто серьезно не пострадал. Отделавшись испугом и легкими ушибами, с трудом выломав заклинившуюся дверь, люди выпрыгивали из пассажирской кабины прямо на лед. Выскочил и Блинов.

Даже беглый осмотр полученных самолетом повреждений говорил все.

— Гроб... — мрачно констатировал Викторов.

Когда окончательно рухнули последние надежды на ремонт самолета, Блинов сжал кулаки и так стиснул зубы, что из десен выступила кровь.

— Нашел полюс, болван, — в бессильной ярости ругал он себя. — Сидел бы смирно и изучал землю. Так нет, полюс открыть захотелось. Вот, получай, старый дурак!

Пользуясь широко распахнутой дверью, из кабины одна за другой выскочили забытые всеми собаки. Их было немного — всего двадцать две. На них далеко не уедешь...

Вконец расстроенный Блинов, сжав кулаки, с налившимися кровью глазами, угрюмо ходил вокруг разбитой машины. Сбившиеся в кучку люди боялись с ним заговорить.

Метеоролог Грохотов, прижавшись к Викторову, дрожал от холода и страха одновременно.

— Что мы теперь будем делать? Что? — тихонько, чтоб не услышал Блинов, скулил он. — Погибнем наверняка. Как пить дать, погибнем! Здесь-то уж нас не спасут. Это тебе не челюскинская льдина. Там всего сто километров до берега было, а здесь, почитай, тысячи две...

— Замолчишь ли ты, несчастный трусишка? — сжав кулаки, двинулась на него Бирюкова.

Грохотов увял окончательно и как подкошенный повалился на снег.

Остальные молча переносили постигшее их несчастье. Немного оправившись, профессор Сутырин полез обратно в кабину самолета и стал выбирать из груды обломков оставшиеся целыми приборы. Курочкин и Коршунов восстанавливали порядком пострадавшую аварийную рацию. Попытки увенчались успехом, и скоро удалось связаться с Ивановым.

Блинов нашел в себе силы лично доложить о катастрофе. Потрясенный Иванов официальным тоном повторил радиограмму и попросил связаться с ним через полчаса. В назначенное время радисты приняли с базы распоряжение начальника экспедиции:

— Сидеть на месте вплоть до моего приказания. Организовать наблюдение за погодой и каждый час передавать свои наблюдения на базу. При первой возможности попытаться определить местонахождение и сообщить свои координаты. Судя по результатам пеленга, вы находитесь на восемьдесят восьмом градусе тринадцатой минуте северной широты и на сорок третьем градусе восточной долготы. Это требует проверки.

Вторая радиограмма начальника экспедиции, адресованная Бесфамильному, требовала немедленного вылета на полюс...

ПОЛЮС НАШ!

ДВАДЦАТЬ ТРЕТЬЕГО апреля рация базы Иванова усиленно работала, принимая одну за другой сотни радиограмм из разных точек побережья Арктики. Эти радиограммы ничего не дали бы непосвященному человеку: каждая состояла всего из десяти—пятнадцати цифр. Но метеорологам Байеру и Вишневскому они открывали заветные тайны. Анализируя полученные сообщения, они ясно видели состояние и движение погоды в огромном районе Арктики. Особенно много им дала радиограмма, полученная из самого близкого к полюсу места — из лагеря Блинова. При ее по-

мощи удалось надежно проверить правильность сделанного анализа погоды и получить действительно точную картину.

Но вот принята, расшифрована и нанесена на карту последняя радиограмма. Метеорологи располагают точными сведениями, необходимыми каждому летчику, если он не хочет лететь с закрытыми глазами. Им известны видимость, направление и сила ветра, температура воздуха на земле и на разных высотах.

В восемь часов утра Бесфамильный получил подробную и точную карту погоды.

— Прекрасно, — заявил он. — Значит, летим!

Все приготовления давно закончены. Прощанье с остающимися на льдине занимает несколько минут. Бесфамильный усаживается в пилотскую рубку. Там настолько тепло, что можно лететь без шубы, в то время как на воздухе мороз достигает двадцати пяти градусов.

Взмах флажка — и красавец «Г-2» в воздухе. На его спине, как детеныш, крепко прицепился «ястребок» Шевченко.

Управление самолетом требует мало энергии, когда вокруг тихо и спокойно. У Бесфамильного много свободного времени, и он перебирает в памяти события последних дней. «Эх, старик, старик, — с укоризной думает он о своем старом друге Блинове. — Опять погорячился, опять несчастье. И когда только ты обуздаешь свою дикую натуру? Летчик ты замечательный, а погибнешь ни за грош из-за своего безрассудства. . .»

Бесфамильному вспоминаются длинные разговоры по радио с начальником экспедиции. Нужно было решить вопрос — простой и сложный в одно и то же время: что делать с Блиновым? Бросить ему на помощь самолеты? Это значит сорвать всю работу экспедиции, свести на нет напряженный труд сотни людей, до зубов вооруженных техникой. Нет, это не выход. Но ведь терпят бедствие наши, советские люди — самый большой и самый ценный капитал страны. Как же быть? Сотню раз задавали себе этот вопрос Беляйкин и Бесфамильный, пока не пришли к суровому, но верному выводу:

— Продолжать работу. В дополнение к имеющимся, доставить Блинову еще двадцать две собаки с двумя нартами. Дать ему возможность самостоятельно двигаться на юг, к базе. И если он не придет на базу до окончания работы на

полюсе, перебросить его в Тихую на самолетах. Причем эвакуация должна начаться лишь после того, как Бесфамильный достигнет полюса. До этого лагерь Блинова должен стать базой и метеостанцией, должен обслуживать полет Бесфамильного.

Решение принято, сообщено Блинову; решение выполняется: Бесфамильный в воздухе, невидимые волны радиомаяка базы ведут его к лагерю потерпевшей аварию машины. В пассажирской кабине, кроме экипажа, двадцать две собаки, которых сейчас с грузовым парашютом Бесфамильный сбросит терпящему бедствие товарищу и его друзьям.

Все обдумано, все подсчитано. Расстояние от базы до лагеря Блинова равно примерно тремстам километров. Двигаясь пешком, при благоприятных условиях группа Блинова может дойти до базы в пятнадцать-двадцать дней, то есть раньше, чем Бесфамильный вернется с полюса. Ясно, что это лучший выход из положения.

Так размышляя, Бесфамильный приближался к лагерю Блинова. Через час с минутами впереди показались обломки большого самолета, резко чернеющие на девственной белизне снега. Лагерь! В непонятной тревоге сжалось сердце летчика. Как-то там товарищи? Может, кое-кого уже нет в живых, может кое-кто болен или тяжело ранен, но мужественный коллектив не сообщает об этом, предпочитая лучше нарушить дисциплину, чем вселить уныние в тех, которым предстоит еще немало работы и испытаний? Зная Блинова, Бесфамильный был готов верить всему. Но каково же было его удивление, когда он увидел внизу, неподалеку от разбитого самолета, прекрасно оборудованный аэродром. «Ну, значит, у них не так плохо, если о нас позаботились, — подумал Бесфамильный. — Вот неожиданно и вторая база организовалась. Правильно говорит пословица: не бывать бы счастью, да несчастье помогло! Значит, можно смело садиться. Не придется мучить собак и увеличивать количество парашютистов».

Шевченко по телефону предложил садиться, не разъединяя самолетов.

— Само собой, — буркнул Бесфамильный и повел машину на посадку.

Сели хорошо.

На аэродроме машину встречал Блинов.

— Ну, что, говоришь, не повезло, старик?

— Уж такой край — гляди да гляди в оба. Здесь нужно быть особо осторожным, а меня боженька плохо снабдил этим качеством.

— Ничего, брат, не поделаешь. Придется тебе добираться до базы на собачках.

— Этого-то я не боюсь. Здесь не Чукотское море, где льды изломаны, словно камни. Там и тридцать километров труднее одолеть, чем здесь триста. Только вот с самолетом как?

— Что ж самолет? Его на собаках не увезешь. Придется сдать под квартиры белым медведям, если они здесь водятся.

Летчик криво улыбнулся на эту шутку.

Бесфамильный распорядился погрузить на борт своего самолета все ценное имущество и бензин, оставив в лагере на всякий случай несколько бидонов. Когда погрузка кончилась, он обратился к Сутырину:

— А вы, профессор, намерены побывать на полюсе? Я могу вас захватить с собой.

— Нет, я проведу научную работу между восемьдесят восьмым и восемьдесят пятым градусами северной широты.

— Как хотите, вам виднее. Желаю успеха...

— А меня, товарищ Бесфамильный, разве вы не возьмете? — взмолился Грохотов.

— Вас? Почему именно вас?

— У меня здоровье плохое, ноги слабые, товарищ Бесфамильный. Я не дойду.

— Бросьте, Грохотов, — перебил его Бесфамильный.

— Товарищ Бесфамильный...

— Оставьте меня в покое!

С этими словами Бесфамильный направился к самолету, оставив Грохотова наедине с его тяжелыми переживаниями.

У самолета, низко склонив голову, стоял Блинов.

— Ты что нос повесил, старик? — спросил его Бесфамильный.

Застигнутый врасплох, Блинов вздрогнул и быстро ответил:

— Это ничего, я так... Уже улетаешь?

— Не век же мне сидеть тут! Значит, договорились: ты двинешься после того, как я сообщу, что уселся на полюсе. Знаешь, всяко бывает — может, мне еще раз придется гостить у тебя из-за плохой погоды на полюсе.

№ 235

— Договорились.

— Будь здоров!

— Желаю тебе счастливого пути, Миша, — тихо сказал Блинов, крепко пожал руку Бесфамильному и, не оборачиваясь, быстро пошел к лагерю.

Проводив его взглядом, летчик полез в кабину, занял свое место и кивнул Егорову:

— Полетели!..

*

В воздухе Слабогрудов соединился с базой Иванова.

— Садились у Блинова, — передал он. — У него все здоровы и готовы к переходу. Медленно передвигайте луч радиомаяка влево, до курса на полюс.

— Будет сделано. Внимательно следите за сигналами.

Управляя самолетом, Бесфамильный внимательно вслушивался в монотонные сигналы радиомаяка. Предстояло выполнить нелегкую задачу: придерживаясь его луча, взять правильный курс.

Несмотря на солидное расстояние — триста с лишним километров, Иванов лучом своего радиомаяка, как невидимым рычагом, осторожно подвигал влево громадную машину Бесфамильного...

Самолет был уже у восемьдесят девятого градуса, когда ему удалось прочно усесться на луч. До полюса оставалось всего сто двадцать километров — самый трудный, таящий в себе тысячу неожиданностей участок пути. Бесфамильный на оба борта выставил наблюдателей, рассчитывая вновь обнаружить землю, открытую Блиновым. Напрасные надежды! Она, вероятно, осталась далеко в стороне.

Что видел Бесфамильный, приближаясь к желанной цели?

Солнце какого-то странного красного цвета плыло вдоль горизонта. Создавалось впечатление, что оно вот-вот сядет. Лиловые лучи ярко окрашивали льды почему-то в ослепительный, как вольтова дуга, фиолетовый цвет, настолько яркий, что на лед было больно смотреть даже через темно-зеленые светофильтры. Если бы на минуту перестать себя контролировать, то однообразие пейзажа могло бы сыграть нехорошую шутку. Попавший в эту непривычную обстановку человек на

№ 235

самолете уже через несколько минут теряет равновесие и чувствует себя беспомощно висящим в каком-то странном огненном пространстве.

Зная по литературе об этом неприятном свойстве здешних мест и не доверяя себе, Бесфамильный был вынужден отдать управление самолетом автопилоту. Контролируя по мере сил своего механического помощника, летчик скоро разобрался в причинах этого странного состояния. Дело оказалось проще простого — машина шла строго против низкого солнца. Поэтому людей слепило, люди видели всякие фантастические миражи.

Советский самолет с трепыхающимся на носу красным флажком быстро приближался к полюсу. Радист, соединенный телефоном с Бесфамильным, непрерывно передавал в эфир все его сообщения:

— Чем ближе к полюсу, тем реже попадаются большие ледяные поля. Внизу сплошной мелкобитый лед.

Сообщения самолета «Г-2» транслировали через Тихую, и голос человека, летящего на девяностом градусе северной широты, слышал весь мир.

— Штурман определил местонахождение нашего самолета, — немного торжественно провозглашал Слабогрудов. — «Г-2» находится в десяти географических минутах от полюса. Внешняя температура минус сорок пять градусов, но все пять моторов, как бы не чувствуя этого, работают прекрасно...

— Подыскиваем льдину для посадки. Первым сядет самолет «В-45». За ним — мы...

— Льдина найдена. Бесфамильный приказал Шевченко отделиться от нашего самолета. Шевченко уже идет самостоятельно, отходя вправо. Вдали от нас «В-45» проделывает несколько виражей, резвится, разминая затекшие после долгого бездействия члены. Это Шевченко проверяет управление. «Ястребок» сейчас напоминает маленького шаловливого жеребенка, отвязавшегося от оглоблей, в которых степенно ступает его мать...

— Слушайте разговор Бесфамильного с Шевченко. Включаю внутренний телефон.

И миллионы радиослушателей во всех концах земного шара, приникнув к репродукторам или прижимая к ушам раковины наушников, слушают этот разговор, происходящий высоко над Северным полюсом.

— Алло, алло, «В-45»! Слышите ли вы меня?

— Да, я вас слышу хорошо.

— Говорит Бесфамильный. Садитесь на льдину, что между двумя айсбергами. Вон, видите, один из них, справа, похож на готическую церковь?

— Вижу, товарищ командир!

— Сбросьте дымовые шашки и пакеты с сажей. Я отхожу в сторону, чтобы не мешать вам. Будьте осторожны.

С замиранием сердца слушал этот разговор начальник экспедиции, ожидая, когда Слабогрудов сообщит о посадке Шевченко. Наступал решительный момент. Сумеет ли Шевченко сесть на полюсе? Сможет ли благополучно приземлиться тяжелая машина Бесфамильного? . .

В это время над полюсом, делая круг за кругом в стороне от выбранной площадки, Бесфамильный с тревогой следил за действиями Шевченко. «Вот он в центре площадки, — мысленно повторял он все эволюции «ястребка». — Вот он сбросил дымовую шашку и по отклонению дыма определил направление ветра. Ага, значит не придется садиться против солнца — это лучше».

Последнее обстоятельство особенно радовало Бесфамильного. Против солнца, особенно когда оно так низко висит над горизонтом, садиться очень трудно — слепит. Когда же солнце светит сбоку или сзади — оно даже помогает летчику: видимость становится лучше.

— Теперь дело за маленьким, — комментировал свои наблюдения командир звена, — трудно определить высоту. Кругом бело, глазу не за что зацепиться. Правда, на белом фоне кое-где ярко выделяются зеленоватые льды торосов и фиолетовые тени айсбергов. Но их мало, да и верить им особо нельзя. Нередко рефракция поднимает их над равниной поля. . .

Шевченко два раза прошел через центр площадки, сбросив еще несколько дымовых шашек и пакетов с сажей. Пошел на круг, непрерывно бросая пакеты. На белизне площадки возникло несколько грязных пятен. Они наметили границы будущего аэродрома. Зацепившись за них, наметанный глаз летчика точно определит высоту самолета над полем, а это — основное при посадке.

Между тем Шевченко, считая предварительную работу оконченной, зашел далеко против ветра и смело пошел вниз.

Бесфамильный не мог оторвать глаз от этой картины. Ему казалось, что он слышит биение собственного сердца.

«Как он сядет? Как сяду я? — задавал он себе бесчисленные вопросы. — Куда? На Северный полюс! Мог ли я, когда вместе с отцом шагал за сохой, мечтать о том, что когда-нибудь стану летчиком и на мою долю выпадет счастье первым из живущих на земле посадить свой самолет на Северный полюс?»

От радости у Бесфамильного сердце прыгало так, что он боялся, как бы оно не выскочило совсем.

«Только бы сесть, только бы сесть хорошо! А тогда... тогда мы привезем на родину кучу материалов. Тогда полюс будет наш, советский, большевистский!»

Самолет Шевченко идет очень низко, вот-вот коснется лыжами аэродрома. Но что это? Очерченная сажей площадка уже кончилась, а он все еще не коснулся снега. Мажет?.. Нет, ему уже определенно нехватит площадки. Он сейчас попадет в торосы. Неужели авария?

У Бесфамильного остановилось сердце. Но тут же страх сменился радостью. Он заметил, как из выхлопных труб «ястребка» вылетел клуб черного дыма. Летчик догадался, что Шевченко дал полный газ и пошел на второй круг.

Наблюдавший все это Слабогрудов внимательно слушал, не вызовет ли его Шевченко. И он не ошибся. Летчик сообщил, что сесть он не мог, так как сильно слепит. На площадке слишком мало темных пятен.

— Дымовых шашек и пакетов с сажей у меня больше нет, — закончил свой рапорт Шевченко. — Прошу вас, товарищ командир, пролететь через центр площадки и сбросить еще несколько пакетов. Я отойду в сторону.

Бесфамильный приказал опустить стекла окон с обеих сторон пассажирской кабины и на каждой стороне стать двум человекам, приготовив побольше пакетов с сажей. Затем он зашел против ветра, убавил обороты моторов и с самой малой скоростью, на которую только был способен самолет, полетел через центр площадки. По сигналу Бесфамильного товарищи начали бросать пакеты.

— Можешь садиться, — передал через радиста Бесфамильный. — Теперь хорошо пестрит. Смотри, не промажь!

На этот раз Шевченко лыжами коснулся снега в самом начале площадки. Пробежав сто — сто пятьдесят метров, само-

лет остановился. Опасаясь, как бы лыжи не пристали к снегу, он прибавил газу и отрулил свою машину в самый дальний конец площадки. Там он остановил мотор и побежал выкладывать «Т» большой машине.

Бесфамильный сообщал начальнику экспедиции:

— Шевченко сел хорошо. Сейчас сажусь я. Связь прекращаю минут на двадцать-тридцать.

Огромная машина легко коснулась поверхности льдины. Лишь высокое искусство Бесфамильного дало возможность так хорошо сесть.

Как бы пробуя крепость площадки под собой, осторожно пробежав, самолет нехотя остановился. Все почувствовали небывалую, ни с чем не сравнимую радость. Лыжи советского самолета коснулись полюса. Мечта осуществилась. Полюс наш!

И, словно по команде, из десятка глоток вырвалось громкое, восторженное «ура».

Радостный человеческий крик впервые нарушил мертвую тишину.

— Егоров, — закричал Слабогрудов, — давай масла!

— Зачем тебе масло?

— Смазать подшипники земной оси, чтобы она получше вертелась!

Егоров расхохотался.

— За дело! — громко скомандовал Бесфамильный.

Все участники перелета, как бы ожидая этого сигнала, бросились по своим местам. Каждый занялся своим делом. Слабогрудов приступил к установке своей наземной рации. Егоров вместе с командиром «В-45» Шевченко укрывал моторы, помня приказ командира: иметь самолеты в состоянии двадцатиминутной готовности. Штурман Канин и метеоролог Байер под руководством профессора Бахметьева приступили к астрономическому определению координат самолета. Сам Бесфамильный принялся укреплять машины.

Закончив работу, Бесфамильный, Шевченко и Егоров привели в действие домкратики, смонтированные в лыжах «Г-2». Лыжи отделились ото льда, и под них были подложены масляные прокладки. Это предохраняло лыжи от примерзания и давало возможность в случае необходимости сразу же отправиться в полет.

— Товарищ командир, — доложил Слабогрудов, — связь налажена.

Бесфамильный попросил соединить его с начальником экспедиции. Услышав голос Беляйкина, летчик снова пережил волнение первых минут после посадки. С трудом овладев собой, он доложил:

— Сели благополучно. По нашим расчетам мы в районе полюса. Буду считать — пеленгуйте нас...

— Не надо считать, Бесфамильный. Мы вас запеленговали еще в воздухе. Ваши расчеты правильны. Тем не менее, тщательно и осторожно проверьте это астрономическим способом... Разрешите вам, Бесфамильный, крепко пожать руку.

Летчик промычал в ответ что-то невразумительное. Впоследствии, когда Беляйкин ему припомнил это, он все свалил на Бахметьева. Действительно, в это время к нему чуть ли не бегом подбежал сияющий профессор.

— Мы на самой макушке Земли! — кричал он еще издалека.

Радостная весть была немедленно передана начальнику экспедиции. Благодаря вмешательству Уткина, скоро об этом узнал весь мир. Узнал и Блинов, с нетерпением ожидавший разрешения начать трудный путь к базе.

*

С юга, от тропиков, надвигалась весна. В Крыму цвели миндальные деревья, в Москве лопались почки тополей и берез, в Архангельске вскрывалась Двина, а в Тихой пожелтели льды. Шел теплый весенний май, а на полюсе температура нередко достигала сорока градусов ниже нуля.

Но и этот полярный май — морозы и студеные ветры — почти не мешал работе. Заиндевевшие люди в мягких бобриковых комбинезонах и зеленых очках целые дни проводили около самолетов. Их работа протекала так же весело и оживленно, как и на Большой земле: те же интересы владели ими. Располагая прекрасной радиосвязью, они не чувствовали полярного одиночества, от которого так страдали в свое время пионеры Арктики.

Жгучее желание Уткина так и осталось желанием. Самые страстные его просьбы не тронули начальника экспедиции: Беляйкин не разрешил ему лететь на полюс. Журналист горевал недолго: работы хватило и в Тихой. После того как стало известно, что Бесфамильный развернул работу на полюсе, Уткин

на «своей» рации два раза в сутки передавал полюсникам краткие бюллетени событий, случившихся на Большой земле. Благодаря Уткину горсточка людей, самоотверженно работавшая на полюсе, слышала голоса вождей своей великой родины, слышала слова приветствия от родных и друзей из далекой Москвы, слышала музыку и даже целые концерты, организованные специально для них лучшими артистами столицы. Словом, не попав на полюс, Уткин изо всех сил заботился о людях, полетевших туда...

В группе Бесфамильного никто не скучал. И если бы не постоянная угроза передвижения льдов, если бы не постоянное ожидание шторма — дни их пребывания на полюсе ничем не отличались бы от их обычных дней на Большой земле.

Зная, что организованность лучший враг уныния и пессимизма, которые так страшны именно здесь, среди бескрайных ледяных пустынь, Бесфамильный позаботился о том, чтобы каждый из его группы твердо знал свои обязанности и выполнял их. За исключением летчика Шевченко и радиста Слабогрудова, весь экипаж самолета был отдан в распоряжение профессора Бахметьева.

Работа шла дружно.

Каждое утро, если позволяла погода, Шевченко шел в обычную пятнадцати-двадцатиминутную разведку. Он планомерно, сектор за сектором, исследовал с воздуха окрестности полюса, тщательно осматривал и фотографировал огромную площадь, ограниченную восемьдесят девятым градусом северной широты. Помимо этого он «завозил» на различные высоты приборы профессора, помогая ему всесторонне изучить состав атмосферы и воздушные течения полюса.

Лишь профессор Бахметьев не подчинялся суровому режиму, установленному Бесфамильным в лагере. Глубоководные гидрологические наблюдения, изучение температур и солености воды, астрономические и метеорологические наблюдения, исследования стратосферы — все это целиком поглощало профессора, и у него нередко не оставалось свободного времени даже для нормального сна.

Бесфамильный и все участники экспедиции с глубоким уважением относились к работе профессора, делая все, чтобы облегчить его труд. Весь экипаж трогательно заботился о «своем профессоре». Результатом этой заботы было то, что профессор не чувствовал неизбежных, казалось, неудобств и

лишений, с которыми обычно сопряжена научная работа в Арктике.

Ближайшим помощником, правой рукой профессора вскоре стал метеоролог Байер. Они вместе запускали радиозонды, вели шаропилотные наблюдения над атмосферой полюса. Молодой, энергичный, имеющий немало знаний в областях, смежных с его специальностью, метеоролог вел самостоятельные научно-исследовательские работы по поручению Бахметьева. Правда, когда дело касалось прогнозов и гипотез, старый и молодой ученый почти всегда горячо спорили, но это не мешало им дружно работать, накапливая богатейший научный материал.

Остальные люди экипажа, не исключая и самого Бесфамильного, не имея специальных знаний, оказывали техническую помощь ученым. В общем работы хватало на всех, и все были вполне довольны, если не сказать — веселы. Однако, по общему признанию, лучше всех себя чувствовал бортмеханик Егоров. Полет и жизнь на полюсе дали ему возможность осуществить свое крупнейшее изобретение и пожинать приносимые им богатые плоды.

С тех пор, как Егорову стало известно, что он идет в большой арктический перелет, он крепко задумался над больным вопросом северных полетов вообще — над запуском мотора во время мороза. Над этой проблемой не один год ломали головы полярные летчики и бортмеханики. Предложений было немало, но реального, вполне надежного средства никто назвать не мог.

И здесь Егорову помог Дудоров. Он изобрел незамерзающую смесь для радиаторов. Этого было достаточно, чтобы окончательно оформилась давно зародившаяся у Егорова мысль. Он ее предложил Бесфамильному. Летчик сумел оценить по-настоящему мысль своего бортмеханика и настоял на переоборудовании «Г-2» по его чертежам.

Сейчас, на полюсе, выдержавшее неоднократные испытания в самых суровых условиях изобретение Егорова вызывало восторг всего экипажа. О лучшей награде изобретатель и не мечтал.

Изобретение Егорова давало возможность в любой мороз запускать все четыре мотора «Г-2» в двадцать—двадцать пять минут. В принципе оно сводилось к следующему:

К чехлу правого среднего мотора пристегивалась цилин-

дрическая «юбка» из шелкового полотна. Растянутое тросиками, крепящимися к шасси, лыжам и вмороженным перед самолетом колышкам, это легкое сооружение выдерживало даже свежий ветер. Под «юбку» устанавливались один-два примуса, от которых к мотору и в пассажирскую кабину шли трубы. С помощью этих труб в обогреваемом моторе и в кабине все время поддерживалась комнатная температура.

В стены пилотской рубки были вделаны два шестидесятилитровых баллона сжатого воздуха под давлением в двести атмосфер, предназначенные для запуска моторов. Зарядка баллонов производилась автоматически компрессором, установленным в передней части обогреваемого мотора. Егоров, как в самом себе, был уверен в безотказной работе своего автоматического компрессора, но, отдавая дань общему лозунгу экспедиции:«предусмотреть все», на всякий случай взял на борт ручной компрессор. При его помощи в одном из баллонов можно было довести давление до восьмидесяти атмосфер, что вполне достаточно для запуска теплого мотора.

Пользуясь сжатым воздухом, Егоров в два счета заводил обогреваемый мотор. Но это еще не выход. На одном моторе не полетишь. Как же быть с остальными?

Радиаторы всех моторов заполнялись незамерзающей дудоровской смесью. Она не боялась морозов, и, выключая моторы, ее не приходилось спускать, как воду. Системы же охлаждения моторов были соединены между собой. Закрыв радиатор и запустив обогреваемый мотор, Егоров в три минуты доводил температуру его жидкости до восьмидесяти градусов выше нуля, а затем включал помпу, которая гнала нагретую жидкость в левый средний мотор. Подчиняясь закону циркуляции, теплая жидкость быстро вытесняла холодную из левого в правый работающий мотор. Через пять минут запускался подогретый таким образом левый мотор. Теперь работают оба средних мотора. Их водяные магистрали соединены с магистралями обоих крайних. Оба средних одновременно обогревают свои крайние. И такой круговорот нагретой жидкости приводил к тому, что не проходило и получаса, как все моторы, несмотря на мороз, ревели на полном газу, и Егоров докладывал своему командиру о готовности машины к полету.

Не удовлетворяясь этим, Егоров установил медные змеевики в масляных баках. Пользуясь горячей жидкостью рабо-

тающих моторов и своей помпой, он все время поддерживал нормальную температуру смазочного, не имея неприятностей и с этой стороны. Во время стоянок ему приходилось спускать масло из баков и нагревать его перед полетом.

Оборудованный по предложению Егорова «Г-2» получал весьма ценную в сложных условиях стоянки на полюсе способность — сняться с льдины и пойти в воздух почти немедленно. Поэтому бортмеханик с полным правом подтрунивал над рассказами о том, как северные летчики порой сутками бились над запуском застывшего мотора какого-нибудь «Р-5» — мухи по сравнению с «Г-2».

В первые же дни стоянки на полюсе на острый язычок Егорова попал Слабогрудов. Бедный радист, у которого «ястребок» Шевченко отнял безраздельную власть над «крышей» самолета, был вынужден снять стационарную антенну с крыльев «Г-2». Теперь при всякой смене мест стоило только сесть самолету, как грузный Слабогрудов, по выражению Егорова, «выкатывался колбасой» из кабины и принимался долбить во льду лунки, чтобы вморозить штанги временной антенны. Егоров всегда помогал ему в этом кропотливом деле, не упускал случая отпустить несколько острот по поводу «неудачных паутинников», готовых вморозить в лед телефонные столбы по всей трассе Полюс — Тихая. Слабогрудов отшучивался, но все же соглашался, что долбить лед, вмораживая или освобождая штанги, — удовольствие маленькое. В конце концов Егоров предложил протянуть стационарную антенну на фюзеляже. Это предложение, осуществленное Слабогрудовым, оказалось вполне жизненным и избавило радиста от частых «ледово-горных работ».

Обычно, при хорошей погоде, наиболее напряженной была первая половина дня. К обеду все население полюса собиралось во вместительной пассажирской кабине «Г-2».

Где-то под мотором горел примус, наполняя кабину приятным теплом. Благословляя Егорова, все с удовольствием разоблачались, сбрасывая с себя полярную одежду. Здесь умели ценить тепло!

После обеда каждый усаживался в удобное кресло. В эти часы, по раз и навсегда установленному правилу, экипаж пользовался заслуженным отдыхом. Нарушалось это правило только в случае шторма, но, к счастью, штормы были довольно редкими гостями.

...Сегодня, как и всегда, воспользовавшись часом отдыха, профессор Бахметьев продолжает свой нескончаемый спор с метеорологом Байером. Канин и Егоров передвигают шахматные фигуры. Бесфамильный склонился над синоптической картой. Слабогрудов ни на минуту не отходит от своей рации. Сейчас он что-то рассказывает любопытному Уткину. Пользуясь «своей» рацией, журналист и здесь, на полюсе, не дает ему покоя.

Между тем ученые продолжают свой спор в повышенном тоне. Их возбужденные голоса заставляют всех насторожиться: значит, будет что-нибудь интересное.

— Нет, — слышится надтреснутый голос старого профессора, — нет, вы не правы. Вы забываете о законе Гофмана. Этот изумительный ученый достаточно ясно раскрыл загадку образования теплых течений в стратосфере. Работы Шокальского окончательно доказали существование гималайской отдушины...

— Какой отдушины? — заинтересовался Шевченко.

Воспользовавшись тем, что профессор на минуту отвлекся, Байер дал волю своему красноречию:

— Шокальский — авторитет, но в данном случае я не согласен с ним. По моим наблюдениям, ветры здесь неустойчивые, хотя большинство и дует с востока. Но это внизу, а по шаропилотным наблюдениям, например, на высоте тысяча метров ветер меняет свое направление примерно на девяносто градусов, а иногда даже и резче. Помните — вчера мы пускали шар до шести тысяч метров. Он показал нам три слоя совершенно различных течений. В будущем летчики всегда будут летать через полюс при попутном ветре...

— В будущем, — заметил Бесфамильный, — мы будем летать на стратопланах со скоростью тысяча пятьсот—две тысячи километров в час. Я еще испытаю это удовольствие — позавтракать в Москве, а пообедать в Нью-Йорке.

— Поскорей бы наступало это будущее, — вмешался Шевченко, так и не получивший ответа на свой вопрос. — Уж я-то больше всех заинтересован в этом: моя девушка живет в Хабаровске, и я бы к ней из Москвы каждый день летал на свидание!

— Позвольте, позвольте, Шевченко, — возмутился профессор. — Это никак не относится к делу... Как вам не стыдно, молодой человек! — неожиданно с новой силой набросился он

на Байера. — Стыдитесь! Это просто возмутительно. Я предполагал, что ваша компетентность в вопросах...

— Простите, профессор, — рискуя показаться невежливым, перебил его Бесфамильный, — я вот разбираюсь в синоптической карте и прихожу к выводу, что погода не предвещает ничего хорошего. А это, согласитесь, сейчас важнее защиты авторитета уважаемого Шокальского.

Бахметьев взял карту из рук Бесфамильного, и скоро она поглотила все его внимание.

— Как вы думаете, — спросил Бесфамильный, — имея такие прогнозы, сколько мы можем еще пробыть на полюсе?

— Я лично готов пробыть здесь сколько угодно, хоть год, — не задумываясь ответил профессор. — Нам хватило бы работы!.. Но карта действительно тревожная. В этих местах погода скоро начнет портиться. Это бы еще ничего, да Тихая может вскрыться, и наш аэродром вынесет в открытое море. Видимо придется убираться отсюда не позже, чем через десять суток, иначе ледокол будет вынужден искать льдину для посадки наших самолетов.

— Нет, спасибо! У ледокола на нашей махине не сядешь...

Карта пошла по рукам. Все с тревогой всматривались в нее. Опасаясь, как бы это не вывело коллектива из необходимого равновесия, Бесфамильный поспешил переменить тему.

— Оставим пока это, — сказал он. — У начальника экспедиции есть более точные данные о состоянии льда в бухте, и он нам сообщит, когда нужно будет вылетать. Меня сейчас интересует другое: есть ли еще где-нибудь поблизости острова, кроме тех, что заметил Блинов?

Профессор задумался. Видимо, этот вопрос не являлся для него неожиданным. Что-то прикинув в уме, он начал издалека:

— Не все еще изучено на земном шаре. До нас полюса никто серьезно не обследовал. Одни предполагали, что здесь находится действующий вулкан, другие утверждали, что полюс — это покрытая вечными льдами земля. Мы же кое-что видели, кое-что знаем наверное, и нам здесь уже было и жарко и холодно! Судя по нашим наблюдениям, полюс — это море, имеющее местами неизмеримую глубину и покрытое толстой корой векового льда. Но у меня на этот счет есть свои соображения, и я берусь утверждать, что в районе по-

люса все же найдется немало мелких островков, о которых еще не знает мир. Я, например, предполагаю, что самый полюс и окружающая его площадь в несколько сотен тысяч квадратных километров покрыты вечными льдами, которые обладают замечательной способностью — не расти, не увеличиваться. Вы спросите: почему это происходит? Законный вопрос! Я думаю, потому, что полюс за лето расходует льда ровно столько, сколько он накопил за зиму. Расходится же отсюда лед по всем направлениям, между открытыми и неоткрытыми островами, окружающими полюс неровным кольцом. Само собой разумеется, что кроме этого летом лед еще интенсивно подтаивает снизу...

Профессор увлекся. Сказывалась длительная кабинетная работа. Его память отягощало множество наблюдений. Привыкший к обобщениям мозг давно уже приготовил выводы. Они просились наружу. И теперь, получив повод, профессор дал себе волю. Увлекаясь сам и увлекая других, он продолжал:

— Как я уже сказал, от полюса лед движется по всем направлениям. В этом ему помогают ветры и течения, которых, кстати сказать, здесь сколько угодно. Возьмем одно из главных направлений — с юго-востока, от сибирских островов, на северо-запад к Гренландии. Теперь взгляните на карту. Видите, несколько не доходя Гренландии, лед резко меняет направление дрейфа и поворачивает почти строго на юг. Это с достаточной очевидностью доказано дрейфом Нансена. Значит, происходит торможение. Значит, между Гренландией и полюсом есть настолько мощное препятствие, что льды не в силах преодолеть его. Этим препятствием может быть только земля, точнее — громадных размеров неизвестный остров или даже целый архипелаг. Что бы получилось, если бы этого препятствия не было? Получилось бы то, что мы с вами сейчас не сидели бы здесь. В летние месяцы от Берингова пролива к полюсу дуют довольно постоянные ветры силою до восьми-девяти баллов. Они несут с собой льды с берегов Чукотки. И эта масса льдов с огромной, всесокрушающей силой давит на полюс. Если бы не было барьера, земли, — они неизбежно очистили бы полюс от льдов.

«Этим, между прочим, объясняется и явление, так поразившее вас, Бесфамильный. Вспомните, что мы наблюдали, приближаясь к полюсу. Чем ближе к полюсу, тем меньше ста-

новилось крупных льдин, чаще попадались нагромождения битого льда. Ясно, лед крошится, напоровшись на гребенку окружающих полюс мелких островов. Летом же, под влиянием морозов и непрекращающегося давления, он, искрошенный, как бы впаивается в окружающие полюс льды и вместе с ними уходит на юг, в обход барьера. Таким образом льдина, которая столь гостеприимно приняла наш самолет, по всей вероятности родилась где-нибудь у берегов Чукотки. Может, именно на ней несколько лет тому назад был расположен знаменитый лагерь Шмидта. Пройдут года, и давлением наступающих с востока льдов она будет вытеснена отсюда на запад, а потом на юг. Это именно так, потому что лед на полюсе вечно меняется...»

Профессор обвел благодарным взглядом внимательную аудиторию и медленно опустился в кресло. Ему хотелось привести в порядок внезапно нахлынувшие мысли.

Несмотря на то, что большинство фактов, на которые опирались выводы профессора, было давно известно, — его выводы для всех, кроме Бесфамильного, были несколько неожиданными. Командир звена едва скрывал свою радость. Сам того не подозревая, профессор точно, по пунктам подтвердил своими наблюдениями его гипотезу.

Бесфамильный решил еще раз попытать счастья.

— Как вы думаете, профессор, — спросил он, — можно организовать регулярную трансарктическую воздушную линию из Европы в Америку через Северный полюс? Байер уже сказал нам, что всегда можно будет летать с попутным ветром. Но это не все. Для работы линии больше ветра нужна база в районе полюса.

— Для полетов через полюс, конечно, необходима постоянная база. Но, по-моему, ее совсем не обязательно организовывать на самом полюсе. Тем более, насколько я понимаю, она нужна не только для метеорологических наблюдений, но также на случай вынужденной посадки. Такую базу можно организовать между восемьдесят девятым и девяностым градусами северной широты — там больше ровных льдин. Думаю, что, наученные нашим горьким опытом, организаторы этой базы не будут держать около себя самолетов, не будут мучиться, постоянно перетаскивая их с места на место, как это делаем мы. База вполне выполнит свое назначение, если на ней будут находиться всего три-четыре человека со всем не-

обходимым. Помимо своей основной задачи, работники базы смогут проводить систематически научные наблюдения. Это особенно необходимо для точного изучения направления дрейфов. До тех пор, пока мы окончательно не изучим направления дрейфов, нам наверное придется держать здесь не одну, а несколько баз. И я уверен, что люди, которые будут на них работать, откроют в этом районе не один остров. Впоследствии базы переместятся на твердые точки новых островов, сюда можно завезти разборные дома... Впрочем, — спохватился профессор, — я увлекаюсь. Это дело далекого будущего. Пока же можно со всей очевидностью утверждать, что в данный момент мы обеспечили бы если не все сто, то наверняка девяносто девять процентов успеха для любого летчика, пролетающего сейчас над полюсом!..

*

Но не каждый день на полюсе проходил так спокойно. Штормы и связанное с ними передвижение льдов заставляли Бесфамильного вести кочевую жизнь.

*

За стенками теплой кабины самолета шуршала поземка. Гонимые ветром сухие снежинки бесконечной пеленой катились по насту.

В уютном тепле кабины люди наслаждались заслуженным отдыхом. Они были прочно защищены от суровой погоды полюса.

Возбужденный вчерашними словами профессора Бесфамильный до сих пор никак не мог притти в себя. «Торможение, происходит торможение, — размышлял он, — что-то задерживает движение льдов... Да, это несомненно: здесь где-то поблизости есть земля! Видел же Блинов какие-то острова».

Усилием воли летчик освободился от навязчивых мыслей и позвал Шевченко.

— Я вас слушаю, товарищ командир!

— Рассказывай, Матвей, что видел.

Шевченко час назад вернулся с очередного полета над полюсом и еще не докладывал о результатах.

— Видимость была прекрасная, — начал он свой доклад.— Прошел до восемьдесят девятой параллели по пятому градусу восточной долготы. Всюду льды и льды. Как и всегда, горизонт кажется ненормально приподнятым. Летишь как над огромным блюдом. Миражи попрежнему мешают наблюдению. Сегодня, например, видел отраженную в небе гору, «вверх ногами».

— Как гору? — удивился Бесфамильный. В его голосе послышалась радостная тревога. — Ты видел землю, Матвей?

— Может, и землю, товарищ командир, но очень далеко: я берег бензин и решил не гоняться за миражом.

— Это правильно, — согласился летчик. В его глазах потухли радостные искорки. — Ну, а большие льдины встречались?

— Вот насчет этого-то я и хотел доложить особо. Ближе чем на двадцать пять километров больших льдин нет. Налетит шторм — и нам буквально некуда перетаскивать самолет. Полагаю, товарищ командир, что стоило бы немедля перелететь в другое место...

Оба летчика бросили тревожный взгляд за окно. Поземка лениво клубила молодой неокрепший снег. Они привыкли к этому и знали, что такая погода ничем особенным не грозит самолету. Бесфамильный задумался. Но его мысли перебил профессор. Он слышал конец разговора.

— Ну, товарищи, так вы мне всю работу сорвете, — недовольно заметил он. — Мы то и дело меняем место стоянки.

— Ничего не поделаешь, профессор. Обстоятельства заставляют быть осторожными...

— Разрешите, товарищ командир? — прервал его метеоролог Байер.

— Да, пожалуйста, Байер! В чем дело?

— Погода портится. Сверху навалились сравнительно теплые пласты воздуха...

— Короче: вы ожидаете шторма, — перебил Бесфамильный. — Когда?

— Полагаю, что часам к семнадцати—восемнадцати.

— Видите, профессор, дело, оказывается серьезней, чем мы предполагали.

Бахметьев пожал плечами и отошел.

— Да, ты прав, Матвей, — после минутного молчания решил Бесфамильный. — Надо перебираться.

Слышавшие их разговор стали быстро одеваться. Егоров полез в пилотскую рубку.

— Слабогрудов! — окликнул Бесфамильный ни на минутку не снимавшего наушников радиста. — Обеспечьте связь с начальником экспедиции.

Тот утвердительно кивнул головой.

Участники экспедиции один за другим покидали гостеприимную кабину. Задержались только двое: профессор и метеоролог. Они стояли у дверей и ожесточенно спорили о том, что принесло шторм. Бахметьев чертил пальцем в воздухе формулы. Бесфамильный, с трудом протиснувшись между ними, напомнил о приборах и вышел из самолета. Вслед за ним выскочил Бахметьев, но крикнув: «Чорт возьми!», схватился за обнаженную лысину и бегом вернулся в кабину.

Бесфамильный осмотрел горизонт. Ничего подозрительного! Очевидно, шторм еще далеко. Посмотрел на часы: тринадцать. «Успеем», решил он.

Через час на месте лагеря осталась лишь груда консервных банок да высокая мачта с советским флагом.

Набирая высоту, Бесфамильный направился по тому направлению, где Шевченко видел подходящие льдины

Несмотря на усилившийся ветер, посадка прошла хорошо. За время постоянных перелетов с места на место летчики успели привыкнуть к необычным условиям. Весь летный коллектив был хорошо слажен и работал образцово. Поэтому, выходя из самолета, Бесфамильный заметил спокойно:

— Ну, вот и новое место...

И снова, как ни в чем не бывало, коллектив продолжал свою увлекательную работу.

★

15 мая на полюсе разыгрался шторм. Группа Бесфамильного пережила то же, что и группа Иванова в 1938 году. Гонимый пургой, снег засыпал людей и самолеты, проникал через какие-то невидимые щели в опустевшую пассажирскую кабину.

Ветер усиливался с каждой минутой. Самолетные крылья мелко дрожали. В полной темноте, заглушая рев и завывание пурги, где-то совсем рядом раздался грохот. Началось самое страшное — ломка и передвижение льдов.

Ледяные барьеры, сталкиваясь друг с другом, ломали льдину, на которой стояли самолеты.

Бесфамильный не выходил из кабины «Г-2». Он все время лично докладывал начальнику экспедиции о положении дел. Их тревожный разговор внезапно прервался. Сильный удар потряс самолет и сбил в сторону обоих людей, проникших к рации. Подчиняясь инстинкту самосохранения, Бесфамильный и Слабогрудов бросились вон из самолета. И напрасно обеспокоенный начальник экспедиции кричал в микрофон — молчание было ему ответом. Значительно позже Бесфамильный узнал, что Беляйкин поседел за эти минуты...

Почувствовав твердый лед под ногами, летчик быстро овладел собой. Затуманивший сознание минутный страх прошел так же внезапно, как и появился. Бесфамильный пристально всмотрелся в мутные контуры засыпаемой тучами снега машины. Как подстреленная птица, самолет свалился направо, опираясь концом крыла о ледяные глыбы. Правая лыжа глубоко провалилась в возникшую трещину. Командир звена в одно мгновенье понял смертельную опасность, неожиданно постигшую его машину. Пытаясь перекричать бурю, он крикнул:

— Скорее, скорее, все выгружать на лед!

Люди бросились выполнять приказание командира. Через настежь распахнутые двери кабины на лед полетели палатки, продовольствие, запасы одежды, бидоны с бензином и маслом. Каждый старался как можно скорее выбросить из гибнущей машины все необходимое для жизни на полюсе.

Пытаясь определить размеры постигшего группу несчастья, Бесфамильный обошел самолет кругом и по крылу перебрался на другую сторону трещины. Ее гладкие края были неподвижны. Машина уперлась концом крыла о лед и прочно держалась на месте. Оценив обстановку, Бесфамильный запретил Слабогрудову снимать рацию: пока лед неподвижен, самолету еще не грозит серьезная опасность. Опасность в другом — трещина может закрыться и раздавить лыжу. Поэтому командир звена решил сделать попытку поднять самолет.

Подвести под крыло домкраты и укрепить их было делом одной минуты. Но вот домкраты подняты до отказа, а лыжа поднялась всего на несколько сантиметров. До края трещины еще добрый метр. Пришлось подкладывать под крыло льдины, освобождать домкраты, подкладывать льдины под них и снова

поднимать. Так, сбиваемые ветром, засыпаемые колючим снегом, позабыв об усталости, люди сантиметр за сантиметром подымали тяжелую машину. Каждый понимал, что от спасения машины зависит их жизнь. И сознание этого удесятеряло силы.

Лишь к часу ночи лыжа показалась над трещиной. Самолет выправился. Теперь он стоял ровно, опираясь на одну лыжу и гору льда под крылом. Другая лыжа висела над трещиной.

Между тем шторм продолжался. Сила ветра несколько уменьшилась, но пурга попрежнему бушевала. Это было уже не страшно. Главная опасность миновала — передвижение льдов прекратилось. Закрепив как можно прочнее самолет, Бесфамильный послал Слабогрудова в кабину — попробовать связь.

Немало времени и умения пришлось потратить радисту, прежде чем он привел в порядок сбитые с места приборы. Хорошо, хоть сохранились тщательно упакованные запасные лампы! Только через несколько часов ему с большим трудом удалось связаться с ближайшей к самолету рацией базы. Через нее он передал Беляйкину составленную командиром успокоительную радиограмму.

Ветер, очевидно, окончательно выбился из сил, и шторм стал утихать. Посветлело. Полузамерзшие люди попрежнему стояли на своих местах. Обойдя всех и ободрив каждого, Бесфамильный отослал в кабину обморозившегося Канина и сам занял его место. Его сильно беспокоило неустойчивое положение самолета. «Что же дальше? — задавал себе вопрос Бесфамильный, осматривая громоздившиеся вокруг льдины. — Что же дальше? Если нам даже и удастся повернуть самолет и поставить его на обе ноги, — как взлететь? Где найти ровную площадку? И если все же удастся ее найти, — как туда перетащить тяжелый самолет?» Мысль мучительно билась, и порой казалось, что нет выхода из создавшегося положения.

К вечеру пурга прекратилась. Выглянувшее солнце осветило безрадостную картину. Кругом, насколько хватал глаз, расстилалось неровное поле, покрытое бесформенными глыбами льда.

Грустные люди растерянно бродили около своих засыпанных снегом самолетов. Всех глодала одна неотступная мысль: «С такого аэродрома не взлетишь»...

Но горевать было некогда, да это и не в привычке Бесфамильного. Он знал, что бездействие и растерянность могут быстро разложить коллектив этих крепких, но смертельно уставших людей.

— Не время вешать носы, товарищи, — спокойно сказал он. — Кто хочет отправиться на поиски аэродрома?

Почти сейчас же, один за другим, вызвались итти Слабогрудов, Шевченко и Байер. У Бесфамильного загорелись радостные огоньки в глазах.

— Вот это дело, — совсем весело сказал он, пожимая руку стоявшего рядом Шевченко. — А я думал, что вы совсем скисли. Забирайте-ка, товарищи, все необходимое для путешествия и отправляйтесь. Будем надеяться, что ваши поиски увенчаются успехом. А остальным, — добавил он, — отдыхать, немедленно отдыхать.

Площадка у самолета опустела. Егоров, Бахметьев и Канин полезли в кабину, а Бесфамильный принялся помогать отправляющимся в разведку выбирать необходимое из груды наваленных у самолета вещей. Каждый выбрал себе легкий спальный мешок из гагачьего пуха и упаковал его в вещевой мешок вместе с запасом продовольствия и несколькими цветными ракетами. Кроме этого каждый взял с собой легкий винчестер и укрепил у пояса портативный радиоприемник. Пользуясь им, по сигналам рации самолета, можно было безошибочно определить направление.

Проводив разведчиков, Бесфамильный укрепил на правом среднем моторе несложное шелковое приспособление для обогрева и на самом краю трещины установил примусы. Убедившись, что вся система отопления работает нормально, залез в кабину и вызвал по радио базу Иванова.

*

Прошли сутки. Отдохнувшие люди успели обжить новое место. Самолеты очищены от снега, выброшенные из кабины вещи убраны на свои места. Бахметьев, воспользовавшись трещиной, успел расставить вокруг нее свои приборы. И только повисший на ледяной подпорке «Г-2» молчаливо напоминал о случившемся. Опасность еще не миновала.

Возвратился Шевченко. Он слабо улыбнулся, увидев происшедшие за время его отсутствия перемены, и подошел к Бесфамильному:

— Нет ничего подходящего, товарищ командир...

Бесфамильный молча указал ему на самолет. Поняв командира, летчик понуро полез в кабину и скоро захрапел, растянувшись на своей койке.

Скоро возвратились Байер и Слабогрудов. По их виду все без слов догадались, что они тоже не принесли радостных вестей.

Положение усложнилось, но Бесфамильный решил не сдаваться. Ни одним жестом он не показал охватившего его беспокойства. Отправив разведчиков отдыхать, он долго разговаривал с Беляйкиным. Потом вышел из кабины и стал ходить вокруг самолета, что-то соображая. Егоров и Канин, сняв чехлы с моторов своих машин, пытались очистить их от набившегося во все неровности спрессовавшегося снега. Профессор Бахметьев, забыв обо всем, вел свои наблюдения, переходя от прибора к прибору.

Так прошло несколько часов. Убедившись, что один он вряд ли найдет выход из положения, Бесфамильный приказал всем собраться в кабину.

— Придется потолковать, — сказал он, когда все расселись. — Начальник экспедиции предложил нам самим искать выход. Да и чем он может помочь нам, если мы лишены возможности даже принять самолет?

— Я хотел бы знать, — спросил после минутного молчания профессор Бахметьев, — на какое время мы обеспечены продовольствием?

— На три месяца.

— Ну и отлично, — продолжал профессор. — Если нам не суждено вырваться отсюда, то за три месяца мы проделаем такую научную работу, что нам долгие годы будет благодарен весь мир. Надо только систематически, ежедневно отсылать результаты наших наблюдений по радио в Тихую. Беляйкин располагает достаточными научными силами, чтобы этот материал обработать и систематизировать...

— Позвольте, профессор, — перебил его Бесфамильный, — мы совсем не собираемся замуровывать себя в этом ледяном гробу. Наблюдения наблюдениями, но нам надо что-то придумать, чтобы результаты этих наблюдений мы же сами и обработали на Большой земле...

— Что же вы предлагаете? Итти пешком? На это я не согласен. Что нам это даст? Без собак, нагрузив на себя хотя

бы одно продовольствие, мы далеко уйти не сможем. Нам не дойти даже до льдины, где сможем принять спасательный самолет. Подобное решение — верная гибель. По-моему, у нас единственный выход — растянуть продовольствие хотя бы на пять месяцев, сидеть на месте и работать до конца. Может быть, за это время поблизости образуется подходящая площадка, и мы сможем подняться...

— Я понимаю профессора, — вступил в разговор Байер, — но не разделяю проповедуемой им обреченности. Зачем нам это? Да полноте, сможем ли мы спокойно работать, зная, что через пару месяцев нас ждет неминуемая гибель? А что, если новый шторм разрушит нашу машину?

— Ну и что же? — спокойно возразил Бахметьев. — За это время мы найдем площадку, и к нам прилетят самолеты. Я уверен, что на родине будут приложены все усилия к тому, чтобы нас спасти. Но если даже нас и не удастся спасти, то мы дадим столько научного материала, что цена наших жизней будет недорогой платой за него.

Байер вскочил взволнованный. Чуть не крича, размахивая руками, он доказывал профессору, что «преступлением будет сидеть сложа руки». Канин горячо поддерживал его.

— Профессор прав, — внезапно ввязался в их спор Шевченко, поднимаясь с койки. Байера и Канина настолько поразила эта неожиданная реплика летчика, что они на несколько минут лишились дара слова. Воспользовавшись их молчанием, Шевченко продолжал: — Мне нравится профессор, нравится мужество, с которым он решил, казалось бы, неразрешимый вопрос. Не мы первые погибнем в ледяном плену Арктики...

Бесфамильный с не меньшим удивлением слушал спокойные слова Шевченко. Он уже пожалел, что не пресек в самом начале этого опасного спора. Но глаза его боевого товарища выражали столько уверенности в победе, что с их выражением как-то не вязались слетающие с губ слова. Поймав тревожный взгляд командира, Шевченко понимающе кивнул головой и продолжал:

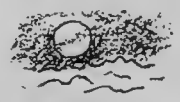
— Все это так, но мы не сдадимся до последней минуты. Не сдадимся! Помните, так называлась газета, выходившая в легендарном лагере Шмидта. Эти слова станут и нашим лозунгом. И у нас не дрогнет сердце! Мы смело умрем, если обстоятельства принудят нас к этому. Но... не попробовать ли нам еще раз, прежде чем умирать, постараться улететь от-

сюда? Возвращаясь из своей неудачной разведки, я заметил немало ровных льдин, засыпанных снегом и осколками льда. Правда, ни одна из них по своим размерам не годится для взлета даже моего «ястребка». И важно не это. Важно, то, что только небольшие перемычки торосов отделяют эти льдины друг от друга. Арктика до сих пор предоставляла нам готовые аэродромы в неограниченном количестве. Она избаловала нас, и мы повесили носы, не видя одного из таких аэродромов. Я предлагаю повнимательней обследовать прилегающие к самолету засыпанные снегом ледяные поля, выбрать из них те, которые разделены наименьшими перемычками, и попробовать расчистить их. Я уверен, что таким образом мы соорудим площадку, вполне достаточную для взлета обоих самолетов.

Наконец все поняли, куда клонил хитрый Шевченко. Его предложение было принято с радостью. Оно воскресило угасшую было уверенность в благополучном исходе перелета.

Все выскочили из кабин и разошлись в разные стороны, тщательно осматривая каждый метр льда под ногами.

«Г-2» стоял неподвижно, тяжело опираясь крылом на созданную людьми ледяную гору. Правая лыжа беспомощно висела над трещиной. Удастся ли людям снова подняться в голубую высь на этой машине?..



ОТСТУПЛЕНИЕ

ВЕЧЕРОМ 23 апреля начальник экспедиции сообщил Блинову радостную весть о том, что Бесфамильный благополучно достиг полюса, и приказал немедленно начать эвакуацию, двигаясь пешком по направлению базы.

В лагере поняли, что в соревновании двух экипажей победил тот, которым руководила железная дисциплина и выдержка.

...Багровое солнце, как привязанное невидимой нитью, медленно вращалось, описывая широкие круги над горизонтом.

Солнце ослепляло людей, на секунду выглянувших из спального мешка без полярных очков. Морозный ветер обжигал лица, разукрашивая инеем ресницы и усы.

Распоряжение начальника экспедиции не застало врасплох «блиновцев». Они давно знали, что их ожидает тяжелое, полное неожиданностей отступление. Каждый из них имел достаточно свободного времени, чтобы трезво взвесить все трудности предстоящего путешествия по дрейфующим льдам. Невольно вспоминались многие подобные переходы, кончавшиеся трагически. Приходили на память имена американца де-Лонга, русского Седова и итальянца Кверини; имена многих из команды судна «Святая Анна». Все это были люди, погибшие при отступлении из безмолвного ледяного плена.

Следуя прекрасному принципу: «будь готов к худшему», не строя никаких иллюзий, «блиновцы» спокойно готовились к трудной эвакуации. Люди были далеки от паники, и, честно говоря, никто — за исключением, пожалуй, Грохотова — не сомневался в счастливом конце предстоящего перехода.

Лагерь свертывался...

Находившийся еще под впечатлением аварии Блинов, как никогда, чувствовал на своих плечах тяжелый груз ответственности за благополучный исход эвакуации, за доверенные ему жизни людей, с которыми несчастье связало его тесными узами дружбы. Теперь он не торопился.

Весь день 24 апреля ушел на окончание сборов. И время не пропало даром. На четырех до предела нагруженных нартах было все, что, казалось, на сто процентов обеспечивало успех перехода. Ни одна группа людей, собирающихся в подобное путешествие, не была еще так вооружена для борьбы с Арктикой, как группа Блинова. В ее распоряжении были аварийная рация, приборы для ориентировки и точного определения места стоянки по солнцу, шелковые палатки, примусы и наконец двухмесячный запас продовольствия.

Перед выступлением Блинов вызвал по радио базу и лично договорился с Ивановым о связи. Условились, что каждый раз, прежде чем выключаться, радисты точно договариваются о часе восстановления связи. Кроме того, два раза в сутки — в двенадцать часов ночи и в двенадцать часов дня — было установлено по двадцать «аварийных минут». Ежедневно в это время на рации базы должен был обязательно дежурить Фунтов.

Все шло хорошо, и лишь недостаток собак смущал Блинова.

«Группа итальянца Кверини, — горестно размышлял он, — располагала ста четырьмя собаками. И то ей не удалось вырваться отсюда... »

Действительно, сорок четыре собаки с трудом тащили тяжело нагруженные нарты даже по ровному снегу. Что же будет, если дорога испортится? Приходилось надеяться только на то, что с каждым днем расход горючего и продовольствия будет облегчать нарты.

В полдень 25 апреля Блинов подал долгожданный сигнал к выступлению. Хорошо отдохнувшие собаки дружно рванули постромки. Переваливаясь с боку на бок на неровностях льда, заскрипели тяжелые нарты. Аня, Сутырин, Коршунов и Грохотов пошли за ними, придерживая груз. Впереди, определяя направление, шли Блинов, Викторов и Курочкин.

Тяжелее других доставалось идущему с передними нартами. Он должен был быстро выбирать удобный путь между высокими сугробами и льдинами. И, как ни странно, эту тяжелую обязанность взял на себя профессор Сутырин. Он легко шагал рядом со своими нартами, успевая управлять собачьей упряжкой и придерживать нарты. Видимо, ему больше всех пошла на пользу долгая зимняя тренировка, проводившаяся под руководством опытного каюра из числа зимовщиков Шпицбергена.

Особенно бережно вел свои сани Коршунов. Он принял на себя обязанности «земного штурмана» экспедиции и погрузил на свои нарты все снятые с самолета ценные приборы и навигационные инструменты.

Шли зигзагами, порой с трудом прокладывая дорогу между высокими торосами. «Здесь, пожалуй, не триста, а пятьсот километров наберется», с тревогой подумал Блинов.

Командир звена первым пошел впереди маленького каравана, зорко следя за дорогой. Ему приходилось проявлять максимум сообразительности, чтобы не удлинить путь еще более, чтобы не завести караван в ледовый тупик. Викторов и Курочкин молча шагали рядом, учились оценивать ледовую обстановку, готовились сменить командира на его ответственной вахте.

Как и следовало ожидать, Грохотов оказался тяжелой обузой в пути. Этот самовлюбленный человек больше всего

на свете опасался за целость своей драгоценной жизни. Он боялся, что силы могут покинуть его раньше времени, и поэтому старался бережно расходовать их. Забывая о том, что нарты и без того перегружены, он при всяком удобном случае усаживался в них, нещадно колотя выбивавшихся из сил ни в чем неповинных собак. Он не думал о том, что если собаки выдохнутся, то ему же придется за них нести груз на своих плечах.

В довершение всего Грохотов очень невнимательно следил за своими нартами. То и дело они сильно накренялись. «Вот-вот опрокинет», тревожно думала Аня, идущая следом. Смешанное чувство раздражения и беспокойства все сильнее и сильнее овладевало ею.

Опасения Ани скоро оправдались. На крутом откосе большого айсберга Грохотов не заметил опасного наклона. Его нарты, не чувствуя помощи человека, свалились набок, и груз рассыпался на снегу. Почувствовав торможение, привычные собаки остановились и сразу же улеглись, высунув красные языки. Они с упреком смотрели на Грохотова своими умными, живыми глазами.

Растерявшийся метеоролог бросился подбирать рассыпавшийся по снегу груз, позабыв предупредить уходящих вперед товарищей. Наблюдавшая все это Аня громко крикнула:

— Стой!

Все остановились, невольно вздрогнув от этого неожиданного в привычной тишине резкого крика.

С помощью подоспевших товарищей нарты Грохотова скоро были снова нагружены.

— Надо быть внимательнее, товарищ Грохотов, — скрывая раздражение, сказал ему командир звена.

Метеоролог ничего не ответил, и маленький караван тронулся в тягостном молчании.

★

Шестичасовой путь, несмотря на два привала, сильно утомил. Толстяк Блинов обливался потом. Курочкин стал заметно отставать. О Грохотове и говорить нечего — он, бедняга, едва передвигал ноги, обеими руками ухватившись за дугу своих нарт. И только одна Аня сохранила выдержку и правильное дыхание. Прекрасно тренированные мускулы девушки легко переносили привычную нагрузку — ведь на зи-

мовке только она одна сумела заставить себя ежедневно пробегать на лыжах десять километров.

С каждым километром дорога становилась все хуже и хуже. Высокие льдины то и дело преграждали путь. Появились трещины, в которые, причиняя немало неприятностей, проваливались полозья нарт.

Заметно утомились и собаки. Их вожаки стали часто оглядываться и недовольно рычать. Остальные повизгивали и плелись, низко опустив головы.

Блинов понял, что дальнейшее продвижение обойдется группе слишком дорого, и коротко скомандовал:

— На привал!

Все с радостью приветствовали этот долгожданный сигнал и принялись за работу. Обязанности были распределены еще в лагере, и сейчас каждый знал, что ему делать.

Аня и Коршунов разводили примусы, топили снег и грели воду. Викторов вмораживал в лед штанги для установки палаток. Сутырин помогал Курочкину налаживать работу аварийной рации. И только Грохотов забыл о своих обязанностях по отношению к коллективу — кормить собак вместо него пришлось Блинову. Надеясь, что метеоролог образумится сам, командир не сказал ему ни слова.

Скоро несложные работы по оборудованию временной стоянки были закончены. Весело шумевшие примусы несколько согрели большую палатку. Веселая Аня хозяйничала в этой «ледяной столовой», разливая по мискам приготовленный из консервов суп. За супом последовало неизменное какао со сгущенным молоком.

После обеда, когда все участники перехода снова принялись за дело, метеоролог, бормоча себе под нос что-то о «сохранении энергии», залез с головой в спальный мешок. На редкость выдержанный и спокойный профессор Сутырин, которому, кроме своих основных обязанностей, пришлось вместо Грохотова заниматься метеорологическими наблюдениями, вышел из себя и назвал его «бесчестным человеком». В лексиконе профессора этот термин означал самое крепкое ругательство.

— Да, с такими типами далеко не уйдешь, — желчно поддержал его Курочкин.

— Паникер и трус, — разошелся профессор. — Такие люди в Арктике опаснее цынги.

— По-моему, такие господа нетерпимы и на Большой земле, — добавил Курочкин.

Разговор иссяк. Каждый был слишком занят делом, чтобы давать волю своим чувствам. Даже Аня, которая с трудом сдерживала ненависть к злосчастному метеорологу, не проронила ни слова. Она не отходила от рации, втайне надеясь, что ей удастся хотя бы издалека услышать голос Иванова.

Радист еще некоторое время сосредоточенно и молча работал, низко склонившись над своим аппаратом. Потом он обернулся к Блинову и доложил:

— Связь готова.

Командир звена тяжело поднялся со своего места, подошел к рации и надел поданные радистом наушники.

— За шесть часов прошли всего пятнадцать километров,— ровным голосом начал он свой неутешительный доклад.— Люди и собаки сильно утомились. Боюсь, что собаки долго не выдержат. Нарты сильно перегружены...

Блинов умолк, видимо вслушиваясь в голос с базы.

— Хорошо, — после минутного молчания сказал он в микрофон, — у меня сейчас двадцать часов тридцать минут. Людям даю отдых. Связь прошу через восемь часов.

И, обращаясь к Ане, добавил:

— Бирюкова, Иванов тебе привет передает.

*

Восьмичасовой отдых прошел незаметно.

Блинов первым вылез из своего мехового мешка и быстро выбежал из палатки. В небе бессменно сияло солнце. Было похоже на то, что хорошая погода установилась всерьез и надолго. Внимательно осмотрев горизонт и не найдя ничего подозрительного, Блинов решил через два часа двигаться дальше.

Повинуясь грозным окрикам «дневального» Викторова, палатка приняла жилой вид. Спальные мешки свернуты и аккуратно завязаны, приборы упакованы, все готово к походу. Аня суетится у примусов, на которых уже поспевает поставленная заботливым «дневальным» пища.

За завтраком разговор вертелся вокруг путешествия. Отдохнувшие люди подтрунивали над своим положением.

— Ничего страшного нет, — уверенно рубил профессор.— Бывали люди и раньше в этих широтах. И ничего — возвращались.

— Кого вы имеете в виду, профессор? — спросила Аня.

— Первым пробившимся в эти широты был Нансен. Бросив в конце февраля 1895 года свое затертое льдами судно «Фрам», он вместе с матросом Иогансеном пошел на полюс. Скоро убедившись, что дойти до полюса ему не удастся, Нансен повернул на юг. Он прошел пешком более пятисот километров и достиг северной оконечности архипелага Земли Франца-Иосифа.

— Значит, он прошел расстояние большее, чем предстоит пройти нам?

— Да, большее... Но здесь путешествовал не только Нансен. Один из участников экспедиции герцога Абруцкого, итальянец Умберто Каньи, прошел еще дальше на север. С группой в десять человек он вышел из бухты Тихой, имея сто собак и тринадцать нарт. Они потратили на свое путешествие не один месяц, зато достигли восемьдесят шестого градуса тридцать четвертой минуты северной широты, пройдя в обе стороны более тысячи километров. Это произошло в 1901 году. Через шесть лет, в 1907 году, и этот рекорд был побит американцем Робертом Пири, достигшим восемьдесят восьмого градуса северной широты. В 1909 году упорный американец, после неоднократных попыток, потратив на это двадцать три года, все же достиг полюса...

— Раз они доходили, значит и мы дойдем! — весело резюмировала Аня.

— Ты-то дойдешь, — со вздохом сказал молчавший до сих пор Грохотов. — А другие как? Нет, товарищи, мы совершили непростительную глупость. Нам следовало сразу же потребовать от Бесфамильного, чтобы он перевез нас в Тихую. Чорт с ним, с полюсом: человек важнее!..

— Это не ты ли человек-то? — зло перебила Аня. — Слякоть ты, а не человек!

— Перестаньте, Бирюкова, надоело, право. Вы вечно ругаетесь, — заметил Блинов.

— Да как же, товарищ командир? Меня просто бесит этот эгоист.

— Бросьте, Аня, это бесполезно, — вмешался Викторов. — Что касается меня, то я, например, совершенно точно знаю, что пешком или на самолетах, а до родины мы доберемся.

— Правильно, Викторов! — похвалил Блинов. — Не только доберемся, но будем проситься в новый полет на полюс.

Ошибки нас многому научили. Я бы сейчас по возвращении в Москву согласился снова вылететь сюда. Взял бы два самолета «З-1» и в четыре дня достиг бы полюса...

— Это уж ты чересчур, — недоверчиво заметил Викторов.

— И долетел бы! На таких самолетах, как наши, можно смело лететь, куда хочешь. Наши моторы, если их тщательно подготовить, никогда не сдадут. В неудачах всегда виноваты не моторы и не самолеты — виноваты люди. Вот мы потеряли два самолета. И не по вине материальной части, а по моей личной вине — плохо готовился, мало слушал инженера, а потом — рискнул...

Аня поняла, что Блинов заговорил о своем наболевшем; ему тяжело, но он, как бы бичуя себя, будет говорить об этом мучительно долго. Она намеренно перебила своего командира:

— А как же с полюсом?

— С полюсом? — недоумевая, переспросил Блинов. Вспомнив, он продолжал с улыбкой: — А так. Вылетев из Москвы, я в первый же день достиг бы Усть-Цыльмы, во второй — Новой Земли, в третий — Земли Франца-Иосифа и в четвертый полюса. Но должен оговориться: такой скоростной перелет возможен только в том случае, если в местах посадок будет хорошая погода. В местах посадок, — подчеркнул он, — потому что лететь-то я могу при любой погоде, было бы куда сесть!

— «Мечты, мечты, где ваша сладость», — пропел Викторов и неожиданно жестко закончил: — Вряд ли нам теперь, после всего этого, машины доверят.

Эта реплика задела за живое Блинова. Он закусил губу и, повременив минуту, бросил только одно слово:

— Пора!

Так начался второй день пути.

Первые полчаса итти казалось трудней, чем вчера: мускулы болели. Постепенно боль проходила. Люди привыкали к тяжелому передвижению. И это радовало.

Шли целый день, делая время от времени небольшие привалы. Вечером определились по солнцу. Оказалось, что, считая по прямой, прошли всего лишь восемнадцать километров.

— Если пойдем даже таким темпом, — сказал Сутырин, — то через восемнадцать дней будем у Иванова...

★

Третьи сутки прошли легко. Мускулы привыкли к постоянной нагрузке. Необъяснимая радость охватила всех. Теперь никто не сомневался в благополучном конце перехода.

Куда девалась мрачная сосредоточенность! На привалах то и дело вспыхивали яркие искорки смеха. Чувствуя общее настроение, повеселели даже собаки.

Похудевший Грохотов тоже, казалось, втянулся в темп переходов. Во всяком случае теперь он шел довольно бодро, не отставал и даже как-то во время ужина рассказал Викторову о том, как он зимой 1935 года взял первенство Москвы по лыжам.

— Вот лыжи бы сюда, — мечтал Грохотов. — Я бы показал вам, как надо на Севере ходить!

Слушая его, Аня качала головой и улыбалась. Наглость этого человека была поистине неисчерпаема.

В радости люди забыли о коварстве Арктики. И она готовила им жестокое испытание. На шестые сутки «блиновцев» в пути захватила пурга. Снег залеплял очки; скрывал очертания льдин и неровности пути, забивал глаза собакам. Они ложились, отказываясь итти. Скоро всем стало ясно, что итти дальше нет смысла, — можно растеряться, потерять массу сил, кружась на одном месте. Скрепя сердце, пришлось сделать привал.

Пурга кончилась только через сутки. С новыми силами двинулись вперед, к базе. С каждым днем расстояние уменьшалось, и это придавало новые силы. Никто не обращал серьезного внимания даже на то, что оправдывались опасения Блинова: собаки начали сдавать. Нарты, правда, постепенно облегчались. Но раз испортившись, погода уже не баловала, и частые снегопады, засыпающие свежим снегом раскрошенные льдины, делали дорогу почти непроходимой. Люди шли с трудом. Нарты поминутно застревали, и собаки окончательно выбивались из сил. 7 мая в один переход отказали сразу три четвероногих помощника, и их пришлось пристрелить. Это послужило сигналом. Пытаясь сохранить возможно дольше остальных собак, решили часть груза с нарт переложить в заспинные мешки. Итти стало еще труднее.

Так, с перерывами, переход продолжался до 9 мая. Прошло уже пятнадцать дней с тех пор, как люди покинули место аварии своего самолета. В последние два дня суточные переходы равнялись всего лишь восьми километрам, а тут еще

профессор Сутырин объявил весьма неутешительные выводы из своих наблюдений. Оказалось, что за это время дрейфующие льды, по которым шла группа, значительно сносило на запад. Само по себе это явление не представляло большой опасности, но Сутырин знал, что лагерь Иванова с еще большей скоростью дрейфует в том же направлении. Получалось так, что дрейф лагеря Иванова каждый день съедал несколько километров из суточных переходов группы Блинова. Перспектива не из приятных! Так можно было вечно гоняться за базой без шансов догнать ее когда-нибудь. Логика подсказывала единственный выход, и Блинов был вынужден им воспользоваться. Он увеличил время суточных переходов.

Теперь шли уже не восемь, а десять-двенадцать часов в сутки. Но выигрыша в пути эта мера почти не дала. Утомленные двадцатидневным переходом люди стали сдавать. Грохотов засыпал прямо на-ходу. Приходилось все время быть на-чеку, чтобы его примеру не последовал кто-нибудь из участников перехода. Тем не менее надо было спешить! Только в усилении темпов продвижения вперед Блинов видел выход из создавшегося трагического положения. Из отрывочных сообщений Иванова он знал, что погода испортилась во всем районе, вплоть до полюса, и Бесфамильному там приходилось не сладко. Это означало, что в ближайшие дни им, находящимся всего в каких-нибудь ста двадцати километрах от базы, помощи с воздуха ждать не приходится: база, затаив дыхание, ждет сообщений Бесфамильного. Значит, надо надеяться только на свои силы, только на себя!..

Много горьких минут пережил в эти дни командир перехода. Однако жаловаться было не на кого — сам виноват кругом. И, стиснув зубы, он приказывал пристреливать одну за другой выбивающихся из сил собак. В конце концов остались только три нарты. Обессиленные люди едва тащили ноги. Продовольствие, которое они несли в рюкзаках, пришлось оставить на одном из привалов. Это облегчало продвижение вперед, но в то же время лишило аварийных запасов. Теперь продовольствия осталось в обрез, и его приходилось экономить, установив жесткий паек.

Беляйкин, чем мог, подбадривал группу.

— Крепитесь, товарищи, — нередко раздавался его голос по радио. — Вы недалеко от базы. Напрягите все силы...

Время шло, и расстояние таяло. Это действовало на людей

лучше, чем ставшая мечтой лишняя банка консервов. И вот, когда до базы осталось всего каких-нибудь шестьдесят пять километров, было получено грозное сообщение Иванова:

— Сегодня резко изменилось направление дрейфа. База дрейфует почти строго на юг. Как у вас?

Очевидно, где-нибудь между группой Блинова и базой льды разделило большое, может быть в несколько сот километров длиной, разводье. Льды, по которым шли близкие к отчаянию люди, попрежнему дрейфовали на запад. Расстояние между базой и группой Блинова стало катастрофически расти. Это известие настолько удручающе подействовало на лишившихся, казалось, последней надежды людей, что только сообщение начальника экспедиции помогло Блинову избежать губительной паники. Беляйкин радировал:

— Бесспорно, ваше положение серьезно. Продержитесь несколько суток. Бесфамильному приказано немедленно свернуть работы на полюсе и вернуться в Тихую. По прибытии Бесфамильного Иванов вылетит к вам на помощь.

Начальник экспедиции еще не знал, что самолет Бесфамильного бессильно повис над трещиной.

★

Ободренные радиограммой начальника экспедиции, «блиновцы» продолжали упорно продвигаться на юг. Было брошено все, кроме самых скудных запасов продовольствия, рации, горючего и спальных мешков.

Две оставшиеся собачьих упряжки, выбиваясь из последних сил, тащили жалкие остатки когда-то блестящего технического оснащения экспедиции. Остальных собак в эти последние дни пришлось собакам же и скормить...

Прошло два дня, и Блинов горько пожалел о некоторых брошенных вещах. Дорогу преградило большое разводье. Оно тянулось с востока на запад. Как ни старался командир звена определить его длину, так и не удалось: узкая щель разводья в обе стороны сливалась с горизонтом.

— Вот когда бы пригодилась мозолившая всем глаза «ледянка», — подумал он. — На этой легкой складной лодочке из прорезиненной ткани мы без трудов переправились бы на другую сторону. И, может быть, на том льду стали бы дрейфовать по одному направлению с Ивановым...

Блинову казалось, что противоположный берег разводья медленно уходит на юг. Но он никому не высказал этого подозрения, резко повернув на запад.

— Кажется, там оно суживается, — сказал он плетущимся за ним людям, чтобы как-нибудь объяснить свое решение.

Пошли. Скоро стал попадаться тонкий молодой лед, не выдерживающий тяжести человека. Пришлось повернуть назад, обходить его. То тут, то там преграждали дорогу айсберги и трещины. Продвижение на запад стало совершенно невозможно. Группа была вынуждена остановиться на привал.

В этот день Блинов с особым нетерпением ждал восстановления связи с базой. Моторчик рации был брошен, а с аккумуляторами дело что-то не ладилось. Прошло не меньше часа, прежде чем радист получил ответ на свои позывные.

— Ищите аэродром, — не скрывая радости, сообщил Иванов. — Начальник экспедиции приказал при первой возможности вылететь к вам на помощь.

Это известие вызвало бурный подъем. Усталость как рукой сняло. Все бросились на север, подальше от разводья, на поиски аэродрома. Не разделил общей радости только один Грохотов. Испытания, которые постигли группу, окончательно сломили возродившийся было дух этого безвольного человека. Он не пошел на поиски аэродрома, а забился в спальный мешок, как собака в конуру. И оттуда скулил по-собачьи:

— Не верьте вы этим бредням! До тех пор, пока не вернется с полюса Бесфамильный, не видать нам самолетов, как своих ушей. Успокаивает нас Иванов...

Метеоролог на минуту смолк, как бы обдумывая что-то. Потом из мешка донесся его дрожащий голос:

— Клянусь... Да, даю клятву, что это будет мой последний полет. Хватит, полетал...

Слышавший «клятву» Курочкин брезгливо поморщился.

*

Второй день «блиновцы» живут спокойной, размеренной жизнью. Отдых принес с собой надежду на скорое спасение. Площадка для самолетов Иванова найдена поблизости, и перетащить туда рацию было делом нескольких часов. Теперь на подготовленной площадке посменно дежурили люди, готовые каждую минуту принять самолет Иванова. Опасения вы-

зывала только погода. От разводья полз густой туман, покрывая непроницаемой пеленой потемневшие льды. На тревожные вопросы Блинова база неизменно отвечала, что Иванов не может вылететь по той же причине — вот уж три дня, как все было покрыто туманом. Худшие опасения сбылись скорее, чем предполагал Блинов. Однажды, едва заступив на дежурство, встревоженный Коршунов вернулся в палатку.

— Началось передвижение льдов, — чуть ли не шопотом сказал он.

Но его услышали. Все бросились на площадку. На глазах остолбеневших людей прекрасный аэродром разделился на три части. Глубокие трещины в трех направлениях перерезали гладкую льдину, с которой было связано столько надежд...

Когда убитые горем люди получили способность решать, по трем направлениям были посланы разведчики. Они скоро вернулись, сообщив, что весь район разводья, насколько хватает глаз, покрыт туманом, сквозь который смутно вырисовываются огромные ледяные поля. Найти аэродром среди них — дело безнадежное. Пришлось снаряжать дальнюю разведку по пройденному пути. Все помнили, что там не раз встречались большие льдины, вполне пригодные для посадки самолета. В разведку вызвались Аня и Викторов.

Оставшиеся люди долго смотрели туда, где в густом тумане скрылись фигуры разведчиков. И только голос Курочкина вывел всех из охватившего раздумья.

— Товарищ командир, — кричал Курочкин из палатки, — вас срочно требует Иванов.

— Что случилось? — спросил в микрофон командир звена, готовый услышать самое худшее.

— У меня хорошая погода, — торопился Иванов. — Завожу моторы. Через час буду у тебя.

У Блинова сжалось сердце.

— У меня туман, — с горечью ответил он, — аэродром разъехался на три части.

— И что же ты предпринимаешь?

— Ищу новый на севере. Викторов и Бирюкова пошли на разведку.

— Аня? — вырвалось у Иванова. — Зачем ты ее послал?..

Блинов сделал вид, что ничего не заметил, и спокойно условился держать связь каждый час.

*

Туман тянулся узкой полосой над разводьем. Уже в двух километрах от лагеря Аня и Викторов были вынуждены опустить со лба на глаза темные светофильтры. Туман исчез, и яркое солнце слепило.

Разведчики легкой походкой шли на север. Миновав туман, они разошлись метров на сто пятьдесят — двести и, не теряя друг друга из виду, продолжали продвигаться вперед. Под яркими лучами полярного солнца снег красиво переливался множеством разноцветных искр. Итти было легко и радостно. И они шли, не оглядываясь, движимые одним желанием — поскорее найти подходящую льдину. Но оставшийся позади туман сыграл с ними плохую шутку. Сзади внезапно налетела скрывавшаяся за туманом пурга...

Туча снега сразу разделила разведчиков. Аня не растерялась и бросилась в сторону Викторова. Предательская трещина выросла на ее пути. Ослепленная снегом девушка, движимая одним желанием — не оставить в одиночестве товарища, не заметила опасности и полетела вниз. К счастью, трещина оказалась неглубокой и была забита льдом. Аня отделалась легкими ушибами. Но падение лишило ее ориентировки, и она поняла, что найти Викторова ей не удастся.

Чувство, похожее на страх, овладело ею. С трудом превозмогая его, Аня быстро выпустила вверх несколько зеленых ракет. Следя взглядом за их полетом, она не увидела разрывов: их скрыла сплошная белая пелена бешено крутящегося снега. Спотыкаясь и падая, Аня пошла вперед, сама не зная, куда приведет ее избранное направление. Скоро силы изменили ей. Обессиленная девушка в изнеможении опустилась на льдину.

Было темно. Ветер безжалостно залеплял снегом ее маленькую фигурку. Меховой комбинезон уже не спасал от холода. Последними усилиями воли Аня заставила себя развязать висевший на спине спальный мешок и залезть в него.

В это время Викторов с трудом пробирался к лагерю...

ОСТРОВ ДРЕЙФОВ

САМОЛЕТ «Г-2» с чуть помятым крылом твердо стоял на льду, опираясь на обе лыжи. Опасность миновала.

Утомленные, но счастливые люди собрались у обрывистого края трещины. Даже сейчас, спаянная ледовой перемычкой, она не потеряла своих грандиозных размеров.

Да, это была чертовски трудная работа! Выполнившие ее люди безмолвно стояли у края трещины, любуясь трудами своих рук. Теперь было трудно установить, кто именно первый предложил этот выход. Казалось, что к нему пришли

одновременно все в тот памятный вечер, когда профессор Бахметьев собирался заживо похоронить себя в этом ледяном гробу. Острая наблюдательность Шевченко раздула погасшую было искру надежды на спасение, и результатом стал небывалый взрыв энтузиазма, сделавший невозможное возможным.

Еще вчера самолет стоял на одной лыже, тяжело опираясь правым крылом на ледяную гору. Под ним змеилась широкая трещина. К тому времени, когда Бесфамильный и Шевченко взялись ее тщательно исследовать, вода на дне ее покрылась молодым льдом. Впрочем, он уже легко выдерживал на себе тяжесть командира «ястребка».

Обследование подтвердило правильность предположения: через сутки сорокаградусный мороз укрепит лед на дне трещины и можно будет приступить к насыпке перемычки.

Сутки ушли на то, чтобы разбить на мелкие куски окружавшие самолет ледяные горы. Не жалея себя, люди яростно дробили лед. Бесфамильный предупредил, что крупные ледяные глыбы создадут неустойчивость перемычки и тяжелая машина может провалиться.

С утра приступили к делу. По вырубленным в обоих берегах ледяным жолобам два человека, вооруженные стальными штангами от палаток, легко спускали в трещину подаваемый остальными колотый лед. Время от времени Егоров поливал растущую перемычку моментально замерзавшей водой. Сперва эта операция занимала много времени — «бригада Егорова» брезентовыми ведрами и кастрюлями черпала воду в проруби, вырубленной в дне трещины, и поливала перемычку вручную. Слабый эффект подобного способа работы был очевиден. Скоро Егоров не выдержал и чертыхаясь полез наверх. Переговорив о чем-то с Бесфамильным, он вызвал наверх свою «бригаду», и столпившиеся у берегов трещины люди стали очевидцами невиданного зрелища: на полюсе заработал водопровод! Запасная моторная помпа, приводимая в движение моторчиком аварийной рации, прекрасно подавала воду по превращенному в рукав бензиновому шлангу. Егоров с видом заправского московского дворника обильно поливал водой перемычку, быстро сравнивая все ее неровности.

Два дня бешеной работы потребовалось для того, чтобы берега трещины прочно спаялись монолитной ледяной перемычкой. Половина дела была сделана: правая лыжа прочно стала на перемычку. Из-под крыла убрана безобразная глыба

льда — надобность в ней миновала. Теперь осталась не менее трудная часть задачи — развернуть самолет влево и передвинуть его вперед так точно, чтобы костыль прошел по перемычке и машина не оставила бы своего хвоста в предательской трещине. И здесь Бесфамильный показал свое высокое мастерство. Умело пользуясь то правыми, то левыми моторами, он — правда, не без труда, но все же благополучно — развернул самолет и провел его через трещину.

— Как по ниточке! — восхищенно заметил Шевченко, когда остановилась отруливщая в сторону машина. Ему предстояло проделать не менее рискованный эксперимент — перегнать по этой же перемычке свой «ястребок» на левую сторону трещины. И летчик с честью вышел из тяжелого испытания.

Теперь волнения остались позади. Стоявшие на краю трещины люди, радовались, как дети, благополучно концу своей героической работы. Да, главное сделано, самолет спасен, без посторонней помощи они с честью вернутся из своей опасной экспедиции! Эта мысль наполняла их гордостью.

Дав улечься вполне естественному волнению, Бесфамильный предложил всем собраться в кабине «второй раз рожденного» «Г-2».

— Сегодня — девятнадцатое мая, — начал он, когда все собрались, — нам дорог каждый день. Не сегодня — завтра весна сломает лед в бухте Тихой, и нам некуда будет садиться. Нужно еще раз напрячь все силы, товарищи, чтобы вырваться из этой ловушки. Нам надо построить аэродром. Шевченко доложит свои соображения.

Все взгляды устремились на летчика. Он поднялся с своего уютного кресла и, опираясь ладонью о столик, рассказал о результатах своих разведок.

— Невдалеке от нас есть несколько подходящих льдин. Они отделены от самолетов невысоким ледяным барьером шириной всего восемьдесят метров. Дальше идет занесенная снегом ровная площадка длиной, примерно, сто пятьдесят—двести метров. Потом — опять тридцатипятиметровый барьер, увенчанный вон тем красивым айсбергом. — Шевченко показал рукой в сторону видневшейся невдалеке ледяной горы. — Площадки за айсбергом я не измерял. Мы с Бесфамильным прикинули на-глаз и думаем, что для подъема тяжелой машины хватит. Ведь так, товарищ командир?

Бесфамильный утвердительно кивнул головой.

— Значит, опять ледово-горные работы?

— Да тебе-то, Слабогрудов, чего беспокоиться? У тебя опыт есть, — ответил на вопрос радиста Егоров.

Все поняли намек. По кабине рассыпался смех. Было очевидно, что предложение Шевченко ни у кого не вызвало пессимистических настроений.

Бесфамильный изложил план работ. По его расчетам выходило, что в общей сложности надо очистить от ропаков около тысячи квадратных метров льда.

— При хорошей погоде, — закончил он, — нам хватит работы до двадцать четвертого—двадцать пятого мая. Это как раз крайние сроки нашего пребывания на полюсе.

— Сделаем! — уверенно заявил Байер.

Его поддержали остальные.

Наскоро покончив с обедом, вооружившиеся кирками и ломами люди отправились на работу. Как заправские прорабы, Шевченко и Слабогрудов рулеткой отмерили ширину будущей взлетной полосы и отметили сажей ее границы. Получился большой прямоугольник, вытянутый в сторону облегчающих взлет господствующих ветров.

Работали дружно. Кирками и ломами раскалывали крепкие льдины на мелкие куски и на руках относили их за проведенную сажей черту.

— Э-эх, взяли! Еще раз, взяли!

Крики оживили всех. Оказалось, что Егорову надоело таскать «как котят» маленькие льдинки на пару с Слабогрудовым, и он свалил подрубленный со всех сторон огромный ропак. Набросив веревку, товарищи пытались оттащить льдину в сторону по расчищенной на льду дорожке. Льдина не поддавалась.

— Что, кишка тонка? — спросил Бесфамильный, наваливаясь на льдину плечом.

— Пошла!.. Пошла-а!.. — радостно закричал в ответ Егоров.

Почин друзей был сразу же подхвачен всеми.

Работа быстро подвигалась. И когда командир звена объявил перерыв, только узкая гряда битого льда отделяла самолет от первой площадки. «Прорабы» доложили:

— Очищена площадь в двести семьдесят квадратных метров.

— На первый день хватит, — с удовлетворением отметил Бесфамильный. — Пошли отдыхать, товарищи!

Говоря по совести, ему жалко было отрывать людей от веселой работы. Но и на этот раз командир остался верен себе. «На одном энтузиазме далеко не уедешь, — рассуждал он. — Надо беречь силы людей. Впереди предстоит немало работы».

— Давайте, товарищи, рационально организуем наш труд, — предложил за ужином Егоров. — Надо спешить. Мне кажется, что лучше всего нам подойдет двенадцатичасовой аврал в сутки: шесть часов работы — шесть часов отдыха и т. д. Благо освещение у нас круглые сутки!

— Поддерживаю, — закричал Байер. — Дело хорошее. Если так будем работать, перекроем осторожные сроки командира и вылетим двадцать третьего мая.

— Да, если в дело не ввяжутся шторм или пурга.

— Ну, уж это нам лучше знать, — обиделся Байер и пообещал хорошую погоду.

Ему поверили и, утвердив предложение Егорова, улеглись спать. Дежурить вызвался Бесфамильный.

Сменив раскалившийся примус под обогреваемым мотором, командир обошел очищенный участок. Ни одной трещинки! Перед ним расстилалась гладкая снежно-ледяная поверхность. «Почище Ходынки!» с удовлетворением отметил он.

Довольный осмотром, Бесфамильный направился в радиорубку самолета и связался с начальником экспедиции. Беляйкин давно уже ждал его на своей рации. Он сообщил тревожную новость: прошедшие сутки изменили скорость и направление дрейфа базы Иванова. Теперь она дрейфует почти строго на юг.

— Вы понимаете, что это значит? — закончил невеселое сообщение Беляйкин. — Группа Блинова не сможет достигнуть базы. Вам надо спешить с отлетом, чтобы Иванов успел оказать ей помощь. Ускорьте темпы подготовки аэродрома.

— Мы принимаем все меры, — ответил Бесфамильный и рассказал об итогах прошедшего дня.

— Ребята работают, как львы, — с гордостью заметил он. — Я давно не видал такого подъема.

— Двести семьдесят квадратных метров? — не слушая его, перебил Беляйкин. — Да, это говорит о многом. Приложите все усилия к тому, чтобы закрепить взятые темпы.

— Не подкачаем, товарищ начальник!

На этом разговор кончился.

*

Шесть часов пролетели быстро. Утомленные люди спали как убитые. И тем не менее два раза будить никого не пришлось. Когда пришел срок, Бесфамильный завел патефон и поставил любимую всем экипажем пластинку «По долинам и по взгорьям». Этого оказалось достаточно. Бодрые звуки песни разбудили всех. Через несколько минут улыбающиеся люди сидели за завтраком.

— Нажимайте на масло, — шутил Бесфамильный. — Не везти же его обратно!

Он не спал эту ночь, но со стороны казалось, что он хорошо отдохнул. Сказывалась длительная тренировка. Если ночные полеты не могли сломить этого человека, то что значило это пустяковое, по сравнению с беспокойным полетом, напряжение?

За завтраком командир звена сообщил экипажу о своем разговоре с Беляйкиным.

— Ну, что я вам говорил? — торжествующе воскликнул Бахметьев.

Все подняли головы, не понимая, что этим хотел сказать профессор. Поймав недоуменные взгляды, он поспешил разъяснить:

— Я же вам говорил, что этот дрейф еще раз блестяще подтверждает нашу теорию. Базу понесло на юг. Иванов повторяет дрейф нансеновского «Фрама». Какие еще нужны доказательства того, что где-то между нами и лагерем Иванова, несколько к западу от этой линии, имеется грандиозный барьер? «Земля дрейфов» существует, и ничто не в силах поколебать моей уверенности в этом!

Профессор принялся снова излагать свою теорию, но Бесфамильный вернул его к действительности:

— Профессор, вас ждут кирка и лопата. Без их помощи мы никогда не увидим вашей «Земли дрейфов».

Бахметьев улыбнулся, махнул рукой и, схватив лопату, побежал догонять товарищей.

Начался второй аврал...

*

Второй барьер взять оказалось труднее. Сказывались и шесть дней, считая сооружение перемычки, непрерывной работы на морозе; сказывалось и то, что ропаки здесь были значительно крупнее. Пользуясь тем, что до самолетов было почти двести метров, попробовали особенно упорную глыбу подорвать аммоналом. От небольшого заряда она разлетелась веселыми брызгами. Но дело не обошлось без жертв. Одна из ледяных «брызг», весом этак килограмма в полтора, легонько стукнула Бахметьева по голове. У профессора пошли круги перед глазами, но он быстро справился с собой и, натянув поглубже шапку, продолжал работу.

Во второй половине аврала к экипажу присоединился Бесфамильный. В пылу работы он не заметил, как порвал свою меховую рукавицу и обморозил палец на правой руке. Сразу он не придал этому никакого значения. Потом, воспользовавшись обычным после каждого часа работы десятиминутным отдыхом, он попробовал растереть его снегом. Это не помогало: палец потерял чувствительность. Стиснув зубы, Бесфамильный продолжал работать. Он заметил, что его товарищи теряют силы...

Вечером профессор еле-еле стянул с головы шапку — запекшаяся кровь покрывала всю лысину. После перевязки он, отказавшись от ужина, улегся спать.

Отмороженный палец причинял Бесфамильному также немало страданий, но он превозмогал их, стараясь быть веселым и бодрым.

Все находились в тревожном состоянии, всех беспокоила одна мысль: «Работа подходит к концу, но удастся ли взлететь? Уж очень узенькую площадку отметили эти прорабы». Но никто не выразил своих тревог.

Постепенно площадка выравнивалась. В центре ее оставался лишь указанный Шевченко высокий айсберг. Принялись подрубать его кирками. В ночь на 22 мая айсберг рухнул и рассыпался на мелкие куски.

Работая из последних сил, принялись за переброску осколков айсберга за границы площадки.

Студеный ветер крепчал, пронизывая до костей. Мороз обжигал легкие. Уставшим людям уже не удавалось согреться работой, но они упорно трудились, не сдавая темпов, взятых в первый аврал. К беспокойству за свое положение теперь прибавилось беспокойство за судьбу товарищей. У них все-

таки есть самолеты и почти готовая площадка, «блиновцы» же совсем беспомощны перед злобными силами Арктики...

Все работали молча. Шесть часов высокого напряжения — и остатки громадного айсберга покоятся за чертой. Площадка очищена.

План выполнен раньше срока.

Бесфамильный доложил начальнику экспедиции:

— Аэродром готов!

— Как погода?

— Ветер крепчает, но Байер уверен в том, что это ничем не грозит.

— Мои наблюдения сходятся с вашими. Даю двенадцать часов на отдых. Вы должны без всяких приключений долететь до Тихой, поэтому категорически приказываю вам лично, летчику Шевченко и всему экипажу эти двенадцать часов только отдыхать. Прекратите всякие работы. Вылет назначаю двадцать третьего мая в четырнадцать часов.

— Есть...

*

Узкий прямоугольник ровной площадки вытянулся по направлению господствующих ветров. Ограниченный справа и слева зубчатой грядой побежденных ледяных барьеров, он был похож на ровный коридор. Экономя силы людей и надеясь на свое высокое летное искусство, Бесфамильный решил взлететь, не расширяя площадки. Расчет строился на возможно коротком пробеге. Этому должен был помочь ни на минуту не прекращающийся свежий ветер.

«Г-2» с трудом вырулил на взлетную полосу. Его широкие крылья то и дело натыкались на высокие глыбы льда, щедро разбросанные штормом. Несмотря на осторожность, с которой была проделана эта операция, концы крыльев гигантского самолета все же обезобразились массой царапин и небольших вмятин.

Шевченко прилетел на полюс с комфортом — на широкой спине «Г-2». Возвращаться же ему приходилось самостоятельно. Готовясь к полету, он заправил свой «ястребок» горючим из вместительных баков большого самолета, сразу облегчив его килограммов на двести.

Осмотрев и без того знакомую до последнего сантиметра площадку, командир звена в последний раз перед отлетом

лично проверил все помещения своего самолета, стараясь максимально облегчить его.

— Это что? — спрашивал он, указывая на несколько поставленных друг на друга аккуратных ящиков.

— Запасные аккумуляторы.

— Установите их как дополнительное питание к автоматическим приборам Бахметьева, которые мы оставляем здесь.

— Есть.

— А за каким чортом вам понадобилось это железо? — спрашивал он, указывая на груду кирок, лопат и прочего инструмента. — Выбросить!

— Есть.

— Что это за чехлы?

— Комплекты металлических штанг для палаток.

— Выбросить. Сегодня мы будем ночевать в домах...

В общем задача — максимально облегчить самолеты — была выполнена. Даже Бахметьев и Байер взяли с собой только самые ценные приборы, показания которых можно расшифровать лишь в научном бюро Беляйкина. Остальные приборы они установили на льду полюса. Смонтированные с автоматической рацией, также оставляемой на полюсе, они могли регулярно давать в эфир свои показания в течение года. Конечно, если штормы раньше не превратят их в груду обломков...

*

Взлет был самым поразительным зрелищем, которое когда-либо приходилось видеть единственному зрителю этого «цирка» — Шевченко. И видавший виды летчик был потрясен искусством и храбростью Бесфамильного, ухитрившегося провести взлет почти по геометрической прямой.

Гигантская птица мчалась по узкой площадке, ограниченной высокими льдинами.

«Незначительная ошибка и — гроб!..» — пронеслось в мозгу Шевченко.

Но нет! Этого не может быть. Бесфамильный так же точен в своей работе, как точны его расчеты. Секунда, две — и Шевченко видит, как машину принял в свои объятия встречный ветер. После рекордно короткого разбега «Г-2» взмыл ввысь...

Быстро набирая высоту, Бесфамильный пошел на круг. Прощальный круг над полюсом, где проведено тридцать дней — месяц напряженной работы и ежеминутной угрозы неожиданных опасностей!

Сделав круг, «Г-2» взял направление на юг, неуклюже переваливаясь с крыла на крыло. Это был знак: «У меня все в порядке, поднимайся».

— Пора, — сказал сам себе Шевченко, закрывая верхнюю крышку своего лимузина. Для его крохотной по сравнению с «Г-2» машины взлет был менее сложным, но человеку непосвященному он показался бы верхом летного искусства.

Обладающий значительно большей скоростью «ястребок» быстро догнал тяжелую машину. Заработала рация.

— Замечательный взлет! — не утерпел Шевченко.

— Вырвались из плена, — буркнул в ответ Бесфамильный и сейчас же прибавил тоном приказа: — Далеко не уходи. Держись все время так, чтобы я тебя видел.

Через несколько минут на Земле Франца-Иосифа стало известно об этом событии. Уткин по «своей» рации немедленно передал восторженную телеграмму на Большую землю.

★

Самолеты звена Бесфамильного, следуя по пятнадцатому меридиану, пересекали восемьдесят девятый градус северной широты. Первая сотня километров осталась позади. Моторы, как всегда, работали прекрасно. Погода не оставляла желать лучшего. Сводки сулили радужные надежды. Словом, сегодня Арктика была на редкость гостеприимной.

Привыкший к постоянной тревоге Бесфамильный поражался этому внезапно наступившему спокойствию. Управление самолетом почти не отнимало времени, и у командира была только одна забота: как-то удастся снабдить бензином Шевченко?

Самолеты обладали различными скоростями. Шевченко постоянно приходилось возвращаться или кружить на месте, чтобы не упускать из виду большую машину. Еще на полюсе он рассчитал, что своих запасов горючего до Тихой ему нехватит. Бесфамильному не хотелось садиться на базе, и тогда же было решено, что «ястребок» в воздухе заправится из баков тяжелой машины.

«В-45» должен был подойти под самолет «Г-2». Увидев его внизу, Егоров выпустит из люка резиновый шланг. Конец этого шланга, при помощи особого приспособления, ловит Шевченко и соединяет с баками своего самолета. Вся операция, по расчетам, должна была отнять всего десять — пятнадцать минут.

Эта операция была несложной и за последнее время сравнительно часто применялась в Советском Союзе. Бесфамильный же решил воспользоваться ею впервые, и его беспокоил исход. «А вдруг не выйдет. Что тогда? — спрашивал он себя. — Сесть в базе? Значит, нужно попробовать до базы, иначе будет поздно».

Но Бесфамильному не удалось проделать опыт, как хотелось, немедленно.

Профессор Бахметьев сидел у правого окна самолета. Бинокль приближал к его глазам ледовую пустыню. Ни одного живого существа не встретил он вплоть до восемьдесят седьмого градуса северной широты. С этой параллели профессор стал изредка различать темные точки у разводий. Это были тюлени. Но зоология мало увлекала его. Специальностью профессора была погода Арктики, льды, море.

Однообразие расстилавшейся внизу картины порядком наскучило Бахметьеву, и он уже рассеянно глядел в окно, опустив бинокль. Но то, что показалось почти сразу после восемьдесят седьмой параллели, заставило профессора вздрогнуть. Он протер бинокль и, не веря своим глазам, снова взглянул на запад...

Вспыхнула зеленым светом сигнальная лампочка, и профессор схватил наушники внутреннего телефона.

— Алло, профессор... Видите?

— Да это же, чорт возьми, остров!

— Что же делать?

— Скорее гоните машины к острову! Ведь это...

— Земля дрейфов?

— Она, она!..

Бесфамильный изменил курс и полетел прямо на остров. Видимая на горизонте черная полоска земли увеличивалась с каждой минутой.

Приказав Канину и Слабогрудову приготовиться к фотосъемке острова с воздуха и определению его координат, Бесфамильный соединился с начальником экспедиции.

— На западе показалась большая земля, — передавал он Беляйкину. — Это не маленький островок, а именно земля. Мы идем к ней. Произведем съемку. Обследуем детально.

— Только без посадки, — предупредил начальник экспедиции. — Торопитесь. У нас оттепель. Боюсь, что скоро начнется выход льдов из бухты и вам некуда будет садиться.

Бесфамильный смолк на несколько минут. Забыв обо всем, он впился глазами в развернувшуюся внизу картину. Под самолетом уже громоздились занесенные снегом высокие горы. Беспокойный треск в телефонах на секунду отвлек его, и он вспомнил, что в Тихой с нетерпением ждут его сообщений.

— Проходим над узкой северной оконечностью острова, — начал он и поправился: — над мысом академика Беляйкина...

— Бросьте шутки, Бесфамильный! Сообщайте о видимом, фотографируйте непрестанно. Идите к югу вдоль барьера, — приказал Беляйкин.

— Мы идем на высоте тысячи двухсот метров. Внизу высокие скалы, заснеженные с севера. На-глаз ширина острова доходит до пятидесяти километров. Помимо съемки автоматом профессор работает ручной кинамо с телеобъективом.

— Прекрасно, продолжайте.

— По всему протяжению земли, — продолжал Бесфамильный, — тянется барьер гор. Горный хребет изогнут дугой, напоминающей подкову. Огромная впадина забита льдом.

— Пройдите землю до конца. Непрестанно фотографируйте. Не прекращайте передачи. Мы ее стенографируем...

*

Двадцать минут шла тяжелая машина над неизвестным островом. И в эти двадцать минут были поставлены на голову все существовавшие до тех пор теории, касающиеся Арктики. Зато на незыблемый фундамент стала наиболее смелая гипотеза Беляйкина — Бесфамильного. «Остров дрейфов» из категории предположений перешел в категорию неопровержимых фактов. Он твердо занял принадлежащее ему место на географической карте, — место, где до сих пор властвовало невыразительное белое пятно.

Под самолетом живые очертания земли сменились надоевшими нагромождениями мертвых льдов. С чувством сожаления Бесфамильный изменил курс. Самолет пошел на юго-юго-восток, на базу Иванова.

«Какое счастье, какое неожиданное счастье! Как в сказке — все до одной мечты сбылись. Но почему же эту землю не видел Амундсен?»—размышлял Бесфамильный, забывая, что исследователь Арктики летел значительно западнее.

Сбросив с себя лирическое настроение, навеянное открытием «Земли дрейфов», Бесфамильный вспомнил о Шевченко и приказал ему взять бензин. Операция заправки «ястребка» горючим в воздухе, как и следовало ожидать, окончилась блестяще и как раз своевременно: на горизонте показались черные клубы дыма.

— Приближаемся к базе Иванова, — сообщил Бесфамильный начальнику экспедиции.

— Если хватит бензина, то не делайте посадки.

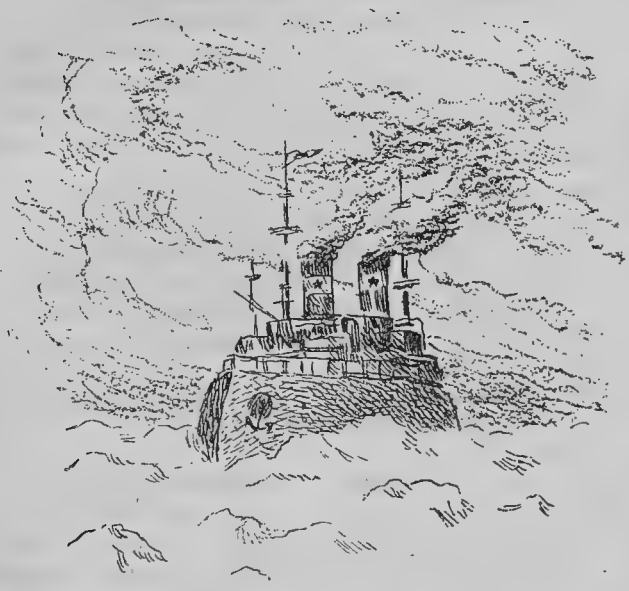
— Бензин еще останется.

*

Через два часа, подняв фонтаны брызг, самолеты Бесфамильного опустились в бухте Тихой. Снег таял. С ледников со звоном падали льдины. На льду стояли лужи. Голубое бездонное небо Арктики отражалось в них.

В бухте звено встретили веселая весна и сумрачные лица. Всех мучила неизвестность, мучило беспокойство за группу Блинова.

НА РОДИНУ!



Проводив глазами самолеты Бесфамильного, Иванов облегченно вздохнул.

— Наконец-то! — радостно сказал он Фунтову. — Дело налаживается. Что нового сообщает Блинов?

— Молчит! Вероятно, потеря аэродрома его вконец расстроила.

Иванов и его товарищи были слишком уверены в благополучном исходе перехода «блиновцев», чтобы серьезно волноваться за их судьбу. Проведенные на льдине почти полтора месяца настолько притупили остро ощущаемое каждым живым

существом чувство опасности, что они приобрели редкую способность относиться слегка иронически к самому безвыходному положению.

Тревога Блинова им всегда казалась несколько преувеличенной, и они с удовольствием иронизировали на его счет. Но на этот раз слова радиста покоробили Иванова. Несколько часов подряд занятый обслуживанием перелета Бесфамильного, он не отвечал на позывные Блинова, надеясь, что «маленькое расстояние не подведет», и теперь сообщение Фунтова обескуражило его.

— Бросьте шутки, — строго бросил начальник базы. — Сделайте все, чтобы немедленно восстановить связь.

Радиста удивил непривычный тон начальника, но он ничего не ответил, переключив все внимание на работу. Его попытки были тщетны — Блинов не отвечал. Фунтов уже стал сомневаться, в порядке ли его рация, когда в рубку зашел метеоролог Вишневский.

— С Блиновым связи нет? — спросил он. — Ну, я так и думал. По всей видимости, у него шторм.

— Вы думаете?

— Не думаю, а уверен. Я специально пришел сюда, чтобы проверить свой прогноз.

Слышавший этот разговор Иванов забеспокоился еще больше. Он знал, что Аня вместе с Викторовым направилась на поиски нового аэродрома и теперь, вероятно, находится в тяжелом положении. При одной мысли об этом летчика бросило в холодный пот.

— Сделайте все, Фунтов, — еще раз подтвердил он свое распоряжение, — но связь обеспечьте. Теперь это ваша единственная обязанность.

— Есть...

Тоскливо тянулись часы. Беспокойство начальника быстро передалось экипажу.

Бросив свою работу, люди собрались в кабине «З-1». Сидели молча, с надеждой уставившись на заветную дверь радиорубки. Теперь, когда Бесфамильный благополучно сел в Тихой, их внимание целиком переключилось на группу Блинова, и как-то сразу почувствовалась вся серьезность положения. Иронию как рукой сняло.

В иллюминаторы заглядывало веселое солнце, но часы показывали, что время отдыха наступило уже давно. Однако

о сне никто не думал. Тягостное молчание повисло в кабине. Порывистый ветер яростно выл, разрезанный пополам острым ножом антенны.

Только через сутки, когда утихла бушевавшая в лагере Блинова пурга, Фунтов услышал слабые звуки его аварийной рации:

— База... база...

Этим звукам радист обрадовался, как голосу любимой.

— Я база! — громко кричал он в микрофон. — База слушает...

Включив на полную мощность свой усилитель, Фунтов разобрал:

— Нас мучила пурга. Штормовой ветер со снегом. Целые сутки. Порвало антенну. Хорошо, что вы слушали. У меня садятся аккумуляторы...

— Не было печали, — выругался Иванов, прослушав сообщение радиста. — Что можно предпринять?

— Сократить связь до минимума. Попробую перейти на ключ.

Уже сокращенным кодом по азбуке Морзе радист Блинова передал неутешительные новости:

— Викторов вернулся из разведки. Бирюковой нет до сих пор...

Это известие поразило Иванова в самое сердце.

— Пусть немедленно организуют поиски аэродрома и Бирюковой!

— Они передают, что трое уже готовятся к выходу.

— Хорошо. Дайте связь с Тихой.

Иванов непослушными руками пытался натянуть на голову шлем с наушниками. Несложная операция никак не удавалась. Заметив затруднительное положение начальника, Дудоров помог ему. В телефоны слышался тревожный голос:

— ...Беляйкин. В чем дело?

Ошеломленный известием, из лагеря, Иванов сбивчиво докладывал о происшедшем.

— Я вылетаю немедленно, — сам того не замечая, несколько раз повторил он.

— Стыдитесь, Иванов, возьмите себя в руки, — пробовал успокоить летчика начальник экспедиции. У него промелькнула мысль: «Нервы... Видимо, ледяное безмолвие делает свое дело...»

— Но речь идет о человеческой жизни, — почти кричал в микрофон Иванов, мало обращая внимания на успокоительные слова начальника.

— Все это так, но не забывайте, что ради одной нельзя подвергать риску несколько жизней. Я уверен, что, пока мы разговариваем, Бирюкова уже вернулась в лагерь. Вылетайте сразу же после того, как у них будет готов аэродром.

Делать было нечего, и Иванову пришлось подчиниться.

★

Аня очнулась, когда пурга уже кончилась. Привычным движением передвинув полярные очки со лба на глаза, она высунулась из своего мешка. Но что это? Сердце сжалось еще неосознанным страхом.

— Где я? — громко спросила Аня, не узнав своего голоса.

Девушка выпрямилась, озираясь кругом. Ее окружали ледяные горы, щедро запорошенные снегом. Все еще ничего не понимая, она сделала несколько шагов, волоча за собой мешок.

Затуманенное забытьем сознание медленно прояснилось. В памяти воскресали события последних суток.

— Значит, я одна, совсем одна?

Никто не ответил на ее вопрос...

Девушка присела на снег и принялась быстро сворачивать свой спальный мешок.

«Нюнить нечего, — убеждала она себя. — Здесь стоит только немножко распустить нервы, и пропадешь ни за грош. Надо действовать!»

Мешок свернут и вскинут за плечи. Быстро обтерев от снега винчестер, она взглянула на свой ручной компас. На рукаве кухлянки красовалась ни к чему ненужная коробка компаса без стрелки...

Вспомнив, что до шторма она уходила почти строго на север от лагеря, Аня попробовала ориентироваться по солнцу, но быстро сбилась с пути. Все еще не теряя надежды, она вскарабкалась на высокую льдину. Дикое нагромождение льдов без малейшего признака жизни открылось ее взорам.

Девушке стало страшно. Пытаясь обмануть себя, она наугад выбрала направление и, спустившись с айсберга, зашагала вперед...

Трое суток ходила Аня, чутко прислушиваясь к ледяному безмолвию. Продукты кончились. Поддаться слабости, присесть на минутку было почти равносильно самоубийству. Напрягая последние силы, Аня заставляла себя итти.

Область крупного льда давно кончилась, и девушка шла по ровному полю, опираясь на свое ружье. Под ноги поминутно попадались мелкие льдинки. Она спотыкалась, и инстинктивное резкое движение выводило ее из опасной дремы. Энергично встряхнув головой, она продолжала свой тяжелый путь.

На какую-то долю секунды ее привычное ухо уловило знакомый шум. Ане показалось, что она слышит раздающийся где-то далеко-далеко знакомый рокот мотора. Оглянулась. Горизонт чист, как стеклышко.

«Галлюцинации», с ужасом подумала Аня, продолжая упрямо итти вперед.

Перед ней теперь простиралась огромная ровная льдина. Мелькнула мысль: «Какой прекрасный аэродром!»

Сделав еще несколько шагов, Аня почувствовала, что почва уходит из-под ног. Взмахнув руками, она упала, теряя сознание...

★

Когда обезумевший от беспокойства Иванов, теряя власть над собой, был готов вылететь, несмотря ни на что, — базу затянуло непроглядным туманом. Видимость резко сократилась до нескольких десятков шагов. Вылетать в такую погоду было безумием.

Иванову с трудом удалось усвоить это. Несколько месяцев работы в тяжелых условиях Арктики, сорок дней беспрерывного нечеловеческого напряжения на этой несчастной льдине расшатали его нервную систему. Ему с трудом удавалось держать себя в руках.

— Что с погодой? — поминутно спрашивал он у Вишневского и получал неизменный ответ:

— Плохо, товарищ командир. Туман устойчивый. Он может продержаться еще несколько суток.

Дни проходили за днями, не принося ничего нового. Экономя аккумуляторы, Блинов сократил связь до двух раз в сутки. Более или менее подходящая площадка в районе

его лагеря была найдена, но об Ане он попрежнему ничего нового сообщить не мог. Разведки не дали никаких результатов.

Неизвестность грозила плохо кончиться. У Бирюковой был с собой всего трехдневный запас продовольствия, а она, считая шторм, находилась во льдах уже четверо суток. Сделав эти несложные подсчеты, Иванов решил вылететь утром 27 мая несмотря ни на что.

Несколько часов сна принесли с собой относительное успокоение. Приказав готовить «З-1» к полету, Иванов спросил радиста:

— Как с погодой у Блинова?

— Все время ясно.

— Что за чертовщина! Всего каких-нибудь семьдесят-восемьдесят километров — и такая разница.

— Есть основание предполагать, — вмешался Вишневский, — что туман распространяется на небольшой район в десять-пятнадцать километров. Очевидно, невдалеке от нас какое-нибудь теплое течение растопило льды, и мы оказались в центре своеобразной «фабрики туманов».

— Он высок?

— Нет, всего около пятисот метров.

— Значит, лететь можно. Пробьем.

Через полчаса оба мотора «З-1» работали на полных оборотах. В кабинку самолета залезли Дудоров, Фунтов и Вишневский.

Гидролог Семенов, летчик Титов и его механик Киш с самолетом «П-6» остались на базе.

Перед отлетом состоялась короткая беседа между Ивановым и Титовым.

— Троих поднимешь? — спросил Иванов.

— Отчего же не поднять? Потесниться придется.

— Так вот, потеснись. Мой план такой: так или иначе мне сюда возвращаться нельзя. В таком тумане можно с грехом пополам взлетать, но о спуске не может быть и речи. Словом, буду садиться у Блинова или где-либо поблизости, а оттуда пойду прямо в Тихую. Ты подожди моего сообщения о посадке и при первой возможности вылетай в бухту. Понятно?

— Понятно, товарищ командир.

— Значит, все. Давай лапу.

Крепко пожав руку товарища, Иванов полез в кабину.

Взлететь в тумане было нелегко. Для того, чтобы сохранить прямую, вдоль линии взлета были расставлены трое остающихся на льдине людей. Усаживаясь на своем месте, Иванов с трудом различал этот своеобразный живой створ.

— Готово?

— Все готово.

— Пошли!

Дудоров дал полный газ моторам. Слева промелькнули черные фигурки. Самолет оторвался от снега и сразу же очутился в густом молоке тумана.

Вслепую пришлось лететь не больше минуты. Толщина тумана оказалась всего триста метров. Иванов невольно зажмурился от ударивших в глаза ярких лучей давно не виденного солнца.

Пошли над пухлым ковром тумана.

Тень самолета быстро мчалась по неровностям серого ковра, закрывшего льды.

Скоро туман исчез. Его сменило однообразие белого снежного покрова. Кое-где зеленели отдельные льдины.

Блинову не было больше никакой надобности жалеть аккумуляторы. Его рация беспрерывно работала, посылая в эфир однообразные сигналы.

По ним Фунтов пеленговал полет. Это помогло летчику выйти прямо на лагерь. Весь полет занял что-то около тридцати пяти минут.

Над приготовленной площадкой взвивались клубы черного дыма. «Блиновцы», указывая площадку летящему самолету, жгли последний бидон бензина.

Сделав круг, Иванов сбросил вымпел с приказанием свернуть лагерь и, вызывая недоумение у нетерпеливо ожидающих его внизу людей, взял курс на север...

*

Услышав шум моторов, Аня очнулась и сразу же пришла в себя. Не веря своим ушам, она посмотрела вверх и узнала самолет. Он означал спасение. Девушка вскочила и стала неистово размахивать спальным мешком. Самолет спокойно прошел мимо...

Сердце Ани наполнилось горечью. К глазам подступили

слезы. Надежда уходила вместе с удаляющимся самолетом. Уходила и жизнь. А жить так хочется!..

«Иванов сидит слева, он не видел меня. Но неужели сердце не подсказало ему?»

Летчик действительно не заметил Ани. Сверху ее маленькую фигурку было легко принять за тень небольшой льдины. Но Иванова заинтересовала площадка. Он решил сделать круг, рассмотреть ее повнимательней, чтобы на всякий случай обеспечить свой тыл.

Девушка, затаив дыхание, следила за эволюциями самолета. Он развернулся и идет прямо на нее. Заметил, безусловно заметил!

Шатаясь от слабости, она продолжает энергично махать своим мешком.

На этот раз Иванов заметил маленькую фигурку на льду.

— Неужели Аня?..

Не помня себя от радости, он так резко взял штурвал на себя, что машина вздыбилась. Сидящие в кабине люди попадали друг на друга. Восстановив нормальное положение самолета, Иванов обернулся и жестом указал товарищам вниз, на снег. Все прильнули к окнам. По снегу бежал человек. Немного не дотянув до середины площадки, человек упал.

Иванов улыбнулся.

— Аня, — одними губами проговорил он, — родная... Она собой указывает направление посадки...

Девушка неподвижно лежала на снегу, широко раскинув руки. Иванов пролетел над ней, непрерывно сбрасывая пакеты с сажей. Затем зашел еще раз и бережно сел рядом с живым «Т».

Машина еще не остановилась как следует, когда из нее кубарем выкатился Иванов и подбежал к Ане. Девушка лежала без движения. Обессиленная голодом, она не выдержала напряжения последних минут борьбы за жизнь и снова потеряла сознание.

Схватив на руки неподвижное тело Ани, Иванов бережно перенес его в теплую кабину самолета. Уложив на раскинутое кресло, быстро стащил с Ани промерзшие меховые одежды и стал оттирать снегом побелевшие руки. Аня открыла глаза и слабо улыбнулась.

Иванов густо покраснел, вскочил и бросился в пилотскую рубку.

— Вишневский, помогите Бирюковой! — уже со своего места крикнул он.

★

«З-1», не выключая моторов, остановился у самой границы маленькой площадки. Люди Блинова восторженно приветствовали своих спасителей. Обгоняя всех, к самолету бежал Грохотов, вопя во всю силу своих легких:

— Наконец-то мы вас дождались!

Он с быстротой вихря влетел в кабину и занял первое попавшееся на глаза кресло. На лице метеоролога одновременно отражались и радость, и сомнение. Он еще не верил, что пришел конец скитаниям по неприветливым ледяным полям.

На льдине творилось что-то невообразимое. Обросшие, грязные люди тискали в объятьях Иванова. И ему пришлось бы плохо, если бы Блинов во-время не пришел на помощь.

— Хватит, хватит, — гудел толстяк, расталкивая обезумевших от радости людей. — Задушите Иванова — кто же повезет нас отсюда?

Летчики обнялись.

— Думал, что и не увижу, — шепнул Блинов.

— Расчувствовался, старик? — весело спросил Иванов, освобождаясь из медвежьих объятий товарища.

— Расчувствуешься, когда с собственной смертью за руку здоровался.

— Будто так страшно?

— Попробовал бы...

— Придется — попробую, а вот за Аню я тебе не прощу.

— Нашел нашу девушку?

— Ясно, что нашел.

— Мы все по очереди искать ее ходили.

— Плохо искали.

Рассуждать было некогда. Иванов попросил помочь ему развернуться и полез в кабину.

Скоро самолет остановился у противоположного конца площадки. Началась погрузка.

Грузили самое ценное, стараясь не отяжелять самолета ставшими ненужными вещами. Но трех оставшихся в живых собак все же решили взять. Похудевшие псы сами прыгнули в открытую дверь багажника.

Льдина опустела. Люди заняли свои места в пассажирской кабине самолета.

Аня уже чувствовала себя хорошо. Глоток вина и пара галет возвратили ей бодрость.

Перед отлетом Иванов смущенно отстранил забирающегося на свое кресло Дудорова:

— Уступи, дружище, это место Бирюковой.

Дудоров понимающе улыбнулся и помог Ане устроиться на своем месте. Нескольких слов было достаточно, чтобы девушка поняла особенности «З-1», на котором ей приходилось лететь впервые.

Следом за «З-1» в бухту Тихую вернулся «П-6». Радость и веселье воцарилось на Земле Франца-Иосифа. И было чему радоваться: все участники первой экспедиции на полюс в полном составе собрались на основной базе.

Работа блестяще закончена. Научное бюро академика Беляйкина собрало столько ценнейшего материала, сколько не было собрано за все годы изучения Арктики всеми учеными мира, вместе взятыми. Уже сейчас открытый Бесфамильным Остров дрейфов стал открытием мирового значения и привлек внимание крупнейших ученых Советского Союза, Европы и Америки. Рация Беляйкина круглые сутки была занята приемом поздравительных радиограмм с родины и со всех концов земного шара.

Бухта Тихая постепенно освобождалась от льда. Почищенный и покрашенный свежей краской ледокол «Иосиф Сталин» стоял под парами, готовый в любую минуту отправиться.

Погрузку самолетов удалось закончить в несколько дней, и отплытие было назначено на первые числа июня.

В день отплытия в бухту пришел открывший навигацию советский ледокол «Садко». Он доставил первую в этом году почту на Землю Франца-Иосифа.

Забрав почту, «Иосиф Сталин» вышел из гостеприимной бухты, направляясь на юг.

Бесфамильный сидел на капитанском мостике и читал письма, полученные из дому. Мишка писал, что он всю зиму учился на «отлично» и перешел во второй класс.

Летчик и не пытался согнать счастливой улыбки с лица. Говоря по совести, редкое счастье испытывал этот много видавший в жизни человек. Его мечта осуществилась, стала уже славным прошлым...

Трудно было найти мрачного человека на этом судне. И тем не менее он был здесь! Достаточно было взглянуть на унылую фигуру Грохотова, чтобы убедиться в этом. Да, Грохотов был несчастен! Зато общее внимание обращала на себя счастливая пара — Иванов и Бирюкова.

Кроша попадающиеся навстречу льды, могучий ледокол пробирался к Архангельску. Воздух наполнен весной, бездонное сине-голубое небо звенело от птичьего крика.

Птицы летели на Шпицберген, на Землю Франца-Иосифа, птицы летели и кричали от радости.

Москва, 1936

ОГЛАВЛЕНИЕ

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ. — ПРОШЛОЕ

Русские Икары 5

ЧАСТЬ ВТОРАЯ. — НАСТОЯЩЕЕ

Путь в авиацию 33
Я стал летчиком 41
Север зовет 55
С матрицами „Правды“ 93
В туманах Каспия 111
На линии 125
Катастрофа 135
Второй раз становлюсь летчиком 153
На помощь челюскинцам 165
Мой летный спутник Бассейн 201
Москва — мыс Шмидта 215
На Землю Франца-Иосифа 281
Мировые рекорды — наши 417

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ. — БУДУЩЕЕ

Мечта пилота 441
Навязчивая идея 445
На Север! 453
На дрейфующей льдине 455
Полярная зимовка 487
Есть база! 497
Первые попытки 504
Полюс наш! 525
Отступление 553
Остров дрейфов 567
На родину! 581

Кабинет Севера
Обл. библиотеки
им. Н. А. Добролюбова

Оформление художника И. З. Копеляна

Отв. редактор *М. М. Смирнов*
Сдано в набор 3 марта 1937 г.
Бумага 60×92 см. Печ. л. 37+20 вкл. Авт. л. 35,2 Бум. л. 19¼ 74 300 печ. зн. в 1 бум. л.
Леноблгорлит № 3125. Тираж 20 000 экз. Издание № 49. Заказ № 604.
Техн. редактор *А. А. Соловейчик*
Подписано к печати 25 июня 1937 г.
Типография „Кримгиза“, Красная ул., 1.

Свободно с 1 по 31 августа
Государственной
ордена Ленина
Публичной библиотеки
им. Н. А. Добролюбова
Пользоваться бережно

006256